

■ EDITORIALE

InfoGEA diventa *GEA paesaggi territori geografie*. Nel corso degli anni, GEA-associazione dei geografi ha messo in pratica i suoi intenti e la sua rivista ha progressivamente precisato una linea editoriale. Ci siamo tra l'altro occupati di paesaggio, di pianificazione del territorio e regolazione, di geografia regionale alpina, di cambiamento ambientale, della riflessione teorica sulle basi della disciplina. Il sottotitolo scelto per la rivista, *paesaggi territori geografie*, intende appunto evidenziare la nostra linea di riflessione e di ricerca.

«Paesaggi». Nelle varie discipline, e naturalmente nella nostra che ne aveva fatto uno dei suoi principali centri di riflessione, assistiamo a un rinnovato interesse per il concetto di paesaggio. Esso corrisponde alla manifestazione visibile delle caratteristiche dei luoghi e soprattutto alla manifestazione delle qualità sensibili del vivere in questi stessi luoghi.

«Territori». Il territorio è una porzione della superficie terrestre. Per i geografi questa viene valorizzata attraverso un processo di appropriazione da parte di individui e collettività. Il territorio rimanda dunque alle dinamiche che lo hanno generato e quindi alla nozione di territorialità, nozione propria da una geografia che desidera occuparsi, oltre che dello spazio, delle valorizzazioni culturali, economiche, storiche.

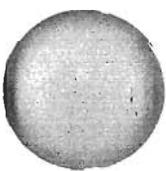
«Geografie». Infine. Anche se sostanzialmente i geografi oggi si riconoscono all'interno di un progetto comune, nella nostra disciplina sono presenti numerose dimensioni, diverse e nel contempo complementari. «Geografie» sottolinea inoltre il fatto che la conoscenza di cui ci occupiamo ha alle sue spalle un lungo percorso che dobbiamo capire per vedere come la riflessione si è costituita e come può evolvere.

Considerate le testimonianze di gradimento da parte dei nostri lettori, nel corso dell'ultimo anno abbiamo riflettuto

Numero

12

Settembre 2001



sulla possibilità di potenziare la rivista e di immaginarne una forma editoriale più ricca e una diffusione più vasta che potesse uscire dalla cerchia dei membri dell'associazione.

Continueremo ad uscire con una scadenza semestrale – a gennaio e a settembre – con gli intenti di mettere a disposizione strumenti di riflessione, stimolare il dibattito, informare sulle attività dell'associazione e fungere da biglietto da visita per GEA–associazione dei geografi.

In occasioni particolari (quali ad esempio convegni o cicli di conferenze), e per permettere una diffusione su più ampia scala, proporranno edizioni più corpose, magari monografiche, che saranno messe a disposizione di un pubblico più grande.

Dalla lettura dell'articolo di Gian Paolo Torricelli che presentiamo in questo numero («Cioè che la ricerca geografica può fare nella Svizzera italiana») si potrebbe trarre lo spunto per proporre la creazione di una nuova struttura di ricerca che si fondi sulla conoscenza geografica e che possa coinvolgere i geografi presenti nella nostra regione. Questi sono oggi numerosi, attivi in molti settori professionali, dotati di una solida formazione teorica e in grado di avere una visione generale dei problemi territoriali e, nello stesso tempo, le capacità di utilizzare gli strumenti tecnici della disciplina.

A nostro avviso la struttura di ricerca dovrebbe costituirsi attorno a un progetto scientifico che potrebbe trovare nel concetto di «territorio» la sua forza catalizzante, nei problemi di gestione socio-territoriale il suo campo di applicazione e nel mondo alpino e prealpino il suo laboratorio. Le problematiche e le emergenze sulle quali lavorare non mancano: dal problema dei trasporti a quello del cambiamento ambientale, dalla pianificazione locale e regionale all'informazione sulle qualità ambientali, dai problemi legati al turismo a quelli della rappresentazione cartografica delle questioni socio-economiche...

Un centro di ricerca di questo genere, che potrebbe assumere la forma di un centro trasversale, troverebbe utili collegamenti con istituti già presenti e attivi nella regione: le facoltà dell'USI, il Dipartimento del Territorio e alcune altre strutture cantonali.

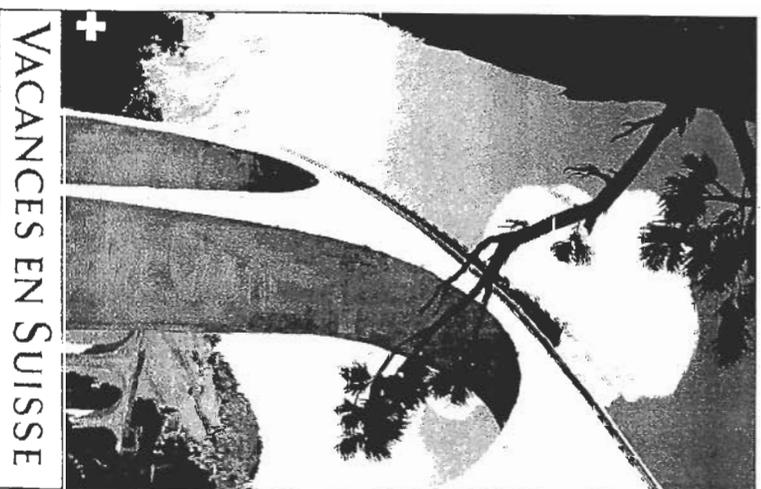
■ POLARITÀ

Ciò che la ricerca geografica può fare nella Svizzera italiana

di Gian Paolo Torricelli, geografo, Istituto di ricerche economiche,
Università della Svizzera Italiana (Lugano)

Negli ultimi anni, l'aumento formidabile della domanda di trasporto e più in generale della mobilità delle persone, dei beni e delle informazioni, ha attirato l'interesse di molti ricercatori (in particolare attraverso il paradigma della rete come operatore relazionale predominante: cfr. tra l'altro aa.vv. 1997; aa.vv. 1999; Bonnet et Desjeux, ed. 2000, e gli studi condotti in Svizzera nel quadro del programma nazionale di ricerca 41 «Trasporti e ambiente»). Eppure, malgrado ciò, le politiche dei trasporti e della pianificazione sembrano sempre meno in grado di gestire e regolare il sistema della mobilità. Anzi, la mobilità appare sempre più come una sorta di *deus ex machina* dello sviluppo urbano e delle nuove forme dell'organizzazione del territorio regionale, mentre i fatti sono ben diversi. A mio avviso ciò è dovuto, almeno in parte, alla debolezza delle basi teoriche e metodologiche della ricerca sui trasporti (un settore che è rimasto per lunghi anni il territorio quasi esclusivo delle scienze tecniche) e dalla conseguente incapacità delle scienze sociali (geografia, economia regionale, sociologia urbana, urbanistica, ecc.) di fornire le basi scientifiche adeguate per l'interpretazione del fenomeno dal profilo sociale e spaziale. A differenza delle discipline tecniche, una delle loro funzioni dovrebbe essere proprio quella di suscitare delle politiche alternative e credibili, in grado di recuperare una certa

padronanza dello sviluppo territoriale da parte degli attori locali e regionali. Senza un miglioramento del sapere su questi temi, rischiamo invece di avere un dibattito che sarà sempre più ideologico e, di converso avremo sempre più politiche col fiato corto, in balia dell'urgenza del momento. Ciò è per molti



VACANCES EN SUISSE

E. Welf, 1946

versi preoccupante, poiché spendiamo e spenderemo una parte sempre maggiore delle risorse pubbliche per opere e infrastrutture di trasporto. Ci si può chiedere cosa può fare la ricerca, per rispondere a questa sfida, o meglio: cosa può fare la geografia, la disciplina che più dovrebbe occuparsi di questi temi?

Mondializzazione, società, territorio

e mobilità

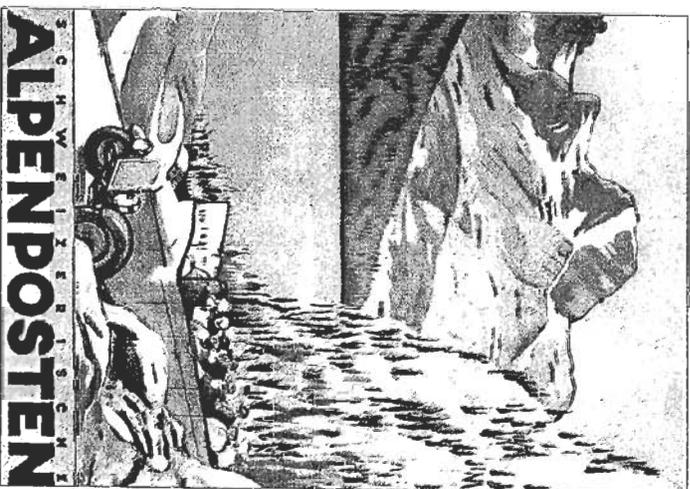
Durante il trascorso decennio i cambiamenti sociali, politici, economici e culturali, maturati a partire dalla crisi della metà degli anni '70, si sono rapidamente coagulati delineando in Europa (e nel mondo industrializzato) la fine di un'epoca. Nei fatti, i noti processi di deregolamentazione, di liberalizzazione e irruzione delle tecnologie dell'informazione hanno determinato un cambiamento profondo delle logiche di sviluppo dei sistemi produttivi, delle professioni e del lavoro, cambiamenti che si sono proiettati sull'organizzazione dei territori degli stati europei attraverso due fenomeni maggiori:

- E' apparsa con forza una nuova forma di sviluppo ineguale degli spazi regionali (cfr. Moulart 2000), attraverso un processo di «concentrazione decentralizzata», in Svizzera e in altre aree della regione alpina (Pianura padana, bassa Valle del Rodano, alta valle del Reno, ecc.). Contrariamente alla tesi della contro-urbanizzazione (cfr. Berry ed. 1976), negli anni 90 si è assistito qui alla ricomposizione della crescita economica e della formazione della ricchezza (redditi, imprese, posti di lavoro) attorno alle città maggiori, le sole aree, apparentemente, che hanno saputo resistere ed adattarsi ai cambiamenti in atto.

- Questi mutamenti hanno di fatto ampiamente favorito un aumento massiccio della domanda di trasporto, oltre ad ogni aspet-

tativa di crescita negli anni 1980. La mobilità spaziale, a tutte le scale geografiche, è diventata così il principale strumento per sostenere il formidabile incremento degli scambi e per assicurare le nuove forme della produzione, che utilizzano in modo più intenso (e massiccio) i servizi e le infrastrutture dei trasporti. Ci si può chiedere, infine, se la possibilità di spostarsi continuamente e rapidamente, non sarà in un prossimo futuro il solo mezzo per sopperire alla scomparsa delle opportunità economiche localizzate nelle cosiddette aree marginali o periferiche.

Il programma nazionale di ricerca 41 «Trasporti e ambiente»¹ aveva proprio tra i suoi obiettivi lo studio di soluzioni e di metodi per sostenere le intenzioni del Consiglio Federale², in particolare le strategie e le misure da intraprendere per lo sviluppo sostenibile della mobilità. Lo svolgimento del programma, al quale chi scrive ha ampiamente collaborato, ha messo in luce nuovi aspetti e tendenze, come le relazioni tra le tecnologie della comunicazione e la mobilità fisica o la misura dei costi esterni del trasporto, ma ha anche lasciato trasparire altre lacune della ricerca. Ciò che più sembra mancare è proprio una visione globale – interdisciplinare – del sistema della mobilità, anche basata sulla conoscenza storica del fenomeno. Di fatto, i modelli di misura e di previsione realizzati hanno dato risultati apprezzabili, ma ancora poco significativi³ in termini operativi. Ora tutti concordano sul fatto che la domanda di mobilità influenzerà sempre più le decisioni in materia di pianificazione del territorio, ma nessuno è veramente in grado di prevederne la crescita. Paradossalmente si continua così (almeno da noi) a pianificare secondo la logica degli anni '60: ponendo l'equazione sem-



E. Cardinaux, ca. 1925

la urbana e regionale (in particolare per i trasporti pubblici che come noto non sono economicamente redditizi, e perciò sempre in gran parte sovvenzionati con strumenti fiscali).

La liberalizzazione dei trasporti ha ulteriormente messo in crisi il rapporto territorio – circolazione. Ciò che succede attualmente sull'asse autostradale del S. Gottardo (pur essendo il risultato di una liberalizzazione più che parziale) mostra abbastanza bene che non è possibile rispondere alla domanda di trasporto (delle imprese e degli individui) attraverso i soli strumenti del mercato, aspirando nel contempo ad una politica che rispetti gli imperativi dell'equità sociale, dell'integrità ambientale e dell'efficienza economica (che definiscono i criteri per lo sviluppo sostenibile della mobilità).

Presupposti per l'analisi delle relazioni tra territorio e mobilità

Vi sono due problemi maggiori, ai quali non sappiamo dare delle risposte pertinenti: la previsione della crescita della mobilità (che dipende dai modi di produrre e di abitare) e quella dei suoi effetti spaziali, attivi e retroattivi. Purtroppo però senza idee più chiare in questo campo, non saremo nemmeno in grado di formulare delle visioni prospettive dello sviluppo territoriale, in particolare alla scala regionale. Vediamo brevemente perché.

- a) La *mobilità spaziale* è la maniera attraverso la quale gli uomini si spostano al fine di attenuare la *frizione della distanza*, che caratterizza l'insieme delle loro attività. Interessarsi alla mobilità significa quindi occuparsi non solo del sistema di trasporto (di persone, di beni, ecc.) ma anche delle cause della *salinità* (delle motivazioni che stanno alla

base della scelta di spostamento) e degli impatti che provoca a livello territoriale, sociale e ambientale. Questo presupposto non è affatto nuovo, già alla fine del secolo scorso, lo spazio sociale ed economico (il territorio con le sue logiche di organizzazione) fu visto come un risultato del movimento degli uomini da alcuni tra i più grandi studiosi della geografia e dell'economia regionale (cfr. tra gli altri Ratzel 1899; Ravenstein 1896; Reilly 1931; Bunge 1966). Malgrado le premesse epistemologiche, a partire degli anni '70, la ricerca si è però orientata verso specializzazioni sempre più spinte (ad esempio geografia urbana, economia dei trasporti e pianificazione si sono in pratica scisse in altrettanti compartimenti stagni). Con la realizzazione di nuove infrastrutture e con l'insorgere di nuovi problemi settoriali si è forse persa una visione globale dello sviluppo del sistema di trasporto e delle sue implicazioni con le dinamiche dell'economia, della società e del territorio. Tuttavia non c'è a mio parere una vera e propria «scienza della mobilità» in grado di integrare i risultati delle varie discipline che si occupano della problematica. Ma se se vi fosse, ro delle strutture adeguate, questi argomenti potrebbero essere approfonditi, confrontati ad altri, valorizzando e soprattutto aggiornando criticamente quanto è stato fatto storicamente, ad esempio attraverso delle tesi di dottorato.

b) Il cambiamento tecnologico è il modo con cui gli uomini hanno incessantemente migliorato le condizioni della loro mobilità (cioè ridotto gradualmente la frizione della distanza). L'evoluzione dei sistemi di trasporto si mostra come una serie temporale di sostituzioni da un mezzo obsoleto ad un

mezzo nuovo (o innovativo). Diversi studi, a riprova di questo presupposto, mostrano che lo sviluppo tecnologico nei trasporti è correlativo all'aumento graduale della velocità di spostamento e all'allungamento dei percorsi, a tutte le scale geografiche (si veda la recente pubblicazione collettiva a cura di Bonnet e Desjeux, 2000). Ma i cambiamenti tecnologici nei trasporti non avvengono per caso, nei fatti accompagnano lo sviluppo economico e i mutamenti dei modi di produrre, di distribuire e di scambiare (attività oramai ampiamente mondializzate) e dunque della localizzazione delle attività e della popolazione. La mobilità in questo sistema non è dunque una causa, ma un risultato, amplificato dallo sviluppo tecnologico. Le scelte di localizzazione e le scelte di trasporto (scelta del viaggio, scelta modale, ecc.) degli attori territoriali non dipendono così soltanto dall'offerta del sistema di trasporto, ma dalle opportunità che intervengono nel sistema economico, sociale e ambientale.

c) La complessità delle relazioni tra mobilità e organizzazione territoriale nasce dunque dal fatto che la domanda di trasporto degli attori risponde a criteri di scelta esterni al sistema di trasporto, ma funzionali al grado di sviluppo tecnologico. Nel caso delle imprese l'incremento della domanda di mobilità risponde a criteri di razionalizzazione industriale (eliminazione dello stoccaggio e produzione «just-in-time») che si riflettono sulla localizzazione. L'impresa contemporanea, ad esempio, privilegia l'accessibilità al sistema del trasporto (aereo, stradale e ferroviario principalmente) e dunque al mercato, rispetto alla classica vicinanza delle materie prime, della manodopera o delle risorse energetiche.

D'altro canto anche il concetto di economia di scala è profondamente cambiato rispetto a quello che prevaleva nell'impresa «fordista» che integrava in una sola localizzazione le diverse fasi produttive. Si tratta di scelte a cui spesso la singola impresa non può sottrarsi (se non con la pena di ritrovarsi fuori dal mercato e dunque di dover chiudere). Nel caso delle famiglie la scelta residenziale si effettua sull'offerta, a partire da criteri quali la posizione, il costo (e di converso il reddito disponibile), l'accessibilità (il tempo e il costo per raggiungere commerci e aree di lavoro, di scuola o di svago) e da altre considerazioni basate su criteri soggettivi (paesaggio, ambiente sociale, ecc.). L'organizzazione del territorio viene dunque a modificarsi in funzione di queste diverse scelte, prese nella loro globalità.

d) In occasione di una nuova situazione di accessibilità, data dalla diffusione di nuovi servizi, tecnologie e infrastrutture, vi sono dei cambiamenti delle logiche della localizzazione (conseguenti ad esempio all'evoluzione dei prezzi che influiscono sul potere d'acquisto e sui margini commerciali). Ciò spiega gran parte delle trasformazioni della città contemporanea (non tutte beninteso): il movimento di concentrazione (allorquando, fino alla seconda metà del secolo scorso, non vi erano mezzi di trasporto veloci né flessibili, oltre il cavallo) – alla formazione delle conurbazioni industriali e residenziali a partire dagli anni 20–30 e poi ampiamente sviluppatesi nell'immediato dopoguerra (urbanizzazione lineare lungo una linea ferroviaria o tranviaria) – di diffusione e di peri-urbanizzazione (con l'automobile e la sua disponibilità, si veda il caso dell'Arco alpino: Torricelli

1993, 1998a e 1998b). Malgrado l'osservazione e la descrizione delle dinamiche passate e parzialmente di quelle in atto, nessuno sembra in grado di prevedere lo sviluppo della città e del fenomeno che Giuseppe Dematteis chiama la scomposizione metropolitana (e che i francesi chiamano «métropolisation»), che comprende tra l'altro fenomeni quali la peri-urbanizzazione (la città diffusa), la congestione dei centri e la creazione di quartieri amministrativi periferici (*edge city*). La sola cosa che sappiamo è che l'organizzazione territoriale e in particolare i rapporti centro-periferia, in tutti i paesi europei, assumono questi contorni, pur in presenza di politiche pubbliche diverse (Veltz, 1996).

e) Queste trasformazioni dell'economia, della società e del territorio si ripercuotono anche sui cambiamenti dei tempi sociali, ossia dei tempi e dei ritmi della vita delle organizzazioni e delle persone: i ritmi quotidiani (del lavoro, del tempo libero, della famiglia) e i tempi lunghi, biografici, con i cambiamenti dei ruoli sociali (delle figure professionali ad esempio) si modificano e si ripercuotono sulla domanda di mobilità a diverse scale. Questi concetti del tempo sociale sono fondamentali per poter prevedere e gestire situazioni critiche senza necessariamente realizzare nuove infrastrutture. Ma quanto a ricerca ben poco è stato fatto in Svizzera, contrariamente ai nostri vicini (le agenzie del tempo sorte in molte città italiane ne sono un esempio). In un agglomerato urbano, gli orari d'ufficio delle amministrazioni, l'apertura delle scuole, le frequenze dei trasporti pubblici, le manifestazioni culturali e sportive (ecc.) concorrono a dettare i tempi, i ritmi e i problemi della mobilità quotidiana. D'altro can-

to il tempo di viaggio è una variabile determinante, che incide sulla scelta modale ben più del prezzo, sia per le merci che per le persone. Una migliore conoscenza dei concetti di tempo – e dei cambiamenti in atto – si impone però in una politica il cui obiettivo è lo sviluppo sostenibile della mobilità.

1) Dal punto di vista istituzionale e dell'intervento del potere pubblico, il settore della circolazione (dunque delle politiche applicate alla mobilità) è stato storicamente uno strumento strategico per assicurare il controllo del territorio⁴. L'irruzione dei processi di liberalizzazione e di deregolamen-

tazione del settore di trasporti domanda ora un ripensamento, in particolare delle contraddizioni tra lo sviluppo tendenziale della mobilità (alle varie scale) e l'esigenza della preservazione delle risorse per le generazioni future. Alle deregolamentazioni volute dall'apertura dei mercati (e con essi quelli del trasporto stradale, ferroviario, fluviale, aereo...), le istituzioni devono rispondere con politiche regolatrici, in grado di assicurare, oltre all'efficienza economica del trasporto, un accesso equo ai servizi e alle infrastrutture e, non da ultimo, preservare l'integrità ambientale. Ma proprio per la mancanza di conoscenze adeguate, le strategie miranti allo sviluppo sostenibile non sembrano ancora in grado di rispondere alle sfide che pone la proiezione spaziale della mondializzazione.

Il sistema della mobilità è dunque un prodotto dell'organizzazione economica e sociale che, a sua volta, produce almeno due tipi di effetti retroattivi: sulle scelte degli attori e sull'assetto territoriale risultante. L'effetto sul comportamento umano del cambiamento tecnologico appare evidente, quantunque non vi sia molta letteratura su un tema relativamente nuovo e che quindi ancora si presta a controversia scientifica (si veda Zhavi 1989; Marchetti 1991; Bonnafus, Passard, Vulin 1993; Ascher 1995; Bonnet e Desieux, ed. 2000). Se è possibile mostrare, ad esempio, che la mobilità risponde alle caratteristiche «normali» della domanda nella teoria economica (ad esempio se la tecnologia ed il reddito mi consentono di viaggiare più velocemente e più spesso, in generale sceglierò di viaggiare di più al fine di soddisfare dei bisogni nuovi, non immaginabili con tecnologie precedenti o con redditi inferiori), abbiamo visto che i legami tra l'incremento della mobilità e

l'organizzazione del territorio nascondono il problema delle scelte della localizzazione industriale e residenziale, che è molto difficile da formalizzare e da prevedere.

E' dunque necessario, in questo campo, un grande sforzo teorico, poiché la trasformazione dello spazio urbano non dipende solo dal cambiamento tecnologico o dalle politiche proposte alla regolazione del sistema della mobilità, ma anche da una moltitudine di scelte e di decisioni individuali, funzionali al contesto tecnologico e politico. In definitiva dovremmo tendere verso una situazione nella quale le logiche di organizzazione territoriale dipenderanno dalla capacità delle singole regioni (città o nazioni) di attivare delle regolazioni, in altre parole dalla capacità degli attori collettivi, cioè delle organizzazioni politiche ed economiche e dei gruppi di interesse, di adattare le politiche e di orientare le tendenze verso la propria idea di spazio (e di tempo) socialmente e politicamente condivisa.

Le Alpi ed il Ticino: uno spazio privilegiato per l'osservazione dei fenomeni, in una prospettiva storica, economica e geografica

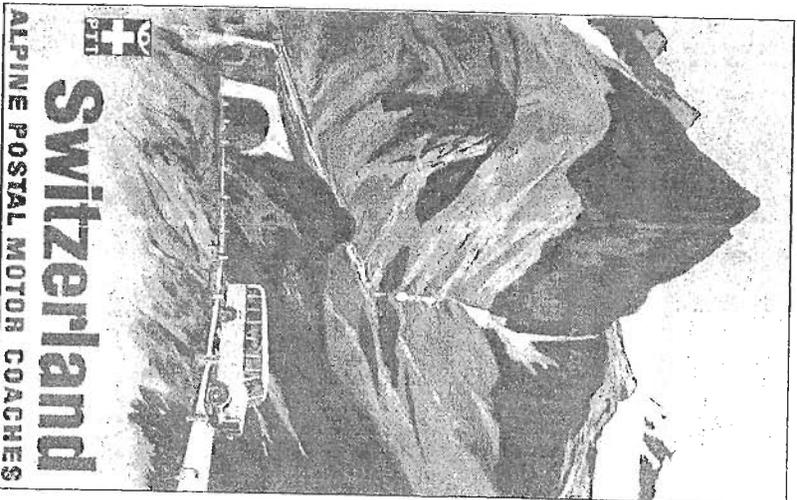
Oggi il più delle volte siamo prigionieri delle logiche del passato, come quella che ha prevalso con la formazione della «città diffusa». Sarebbe invece necessario lavorare alla costruzione di basi epistemologiche, metodologiche e teoriche nuove, nonché disporre di un terreno di studi che permetta contemporaneamente la sperimentazione, l'anticipazione e la formulazione di possibili scenari di sviluppo futuro dell'organizzazione del territorio. Le Alpi in questo senso possono fungere da laboratorio di ricerca. Gli studi realizzati fino ad ora, in particolare sui conflitti indotti dalla forte crescita del traffico stradale, hanno mostrato una serie di approcci interessanti ma

ancora molto slegati tra loro in ragione, credo, di comparti disciplinari troppo rigidi (cfr. Torricelli e Scheurer, ed. 2000). Ma ci si può chiedere nel contempo se la problematica non sia oggi sufficientemente critica e urgente, in particolare alle nostre latitudini, per non pensare ad una struttura – anche virtuale – che si occupi seriamente della questione. Infatti in questo campo il Ticino sarà ancora per lungo tempo, «all'avanguardia», come territorio allo stesso tempo urbano e montuoso, a contatto diretto con lo spazio metropolitano di Milano e con intense relazioni con quello di Zurigo: un territorio in cui la società e l'ambiente sono (e saranno) sempre più condizionati dalla circolazione (di transito, transfrontaliera, regionale e locale). Lo stesso dibattito politico è da noi sempre più influenzato dai problemi dei trasporti, il più delle volte si svolge però su un piano puramente ideologico⁵. Ma a più ampia scala, i problemi del territorio ticinese sono anche quelli di molte regioni alpine, coinvolte dall'incremento della mobilità – non solo, ma in particolare, le regioni di transito.

Che fare?

Quali sono, in conclusione, i temi che dovrebbero essere meglio studiati e approfonditi? Certamente non quelli relativi alle tecnologie del trasporto per i quali vi sono già dei centri di ricerca in grado di competere a livello internazionale (EPFL, ETHZ). Per quanto riguarda invece le scienze sociali e la geografia in particolare, sulla base dei problemi attuali e di quanto già esiste nella Svizzera italiana, si possono immaginare almeno quattro grandi direzioni di ricerca:

1) **Conoscenza storica** – La ricerca potrebbe essere condotta con la collaborazione dell'Istituto internazionale di storia delle



Switzerland
ALPINE POSTAL MOTOR COACHES

H. B. Wieland, 1939

Alpi (IsAlp—Lugano), sostenute da una rete internazionale per quanto riguarda la storia dei trasporti nelle aree montane e degli effetti a lungo termine dei trasporti sui processi dello sviluppo territoriale delle aree montane e pedemontane (ad esempio l'urbanizzazione su cui ci sono già vari studi in campo nazionale ed europeo).

2) Organizzazione territoriale e domanda di trasporto

Localizzazione e domanda di trasporto. Metodologie per individuare le logiche della localizzazione della popolazione e delle imprese. Analisi della domanda di trasporto alle varie scale (commerciale, turistica, residenziale), per i vari attori del sistema territoriale locale e regionale (imprese, famiglie, ecc.). Questo filone costituisce tra l'altro uno sviluppo originale di ricerche effettuate precedentemente all'IRE nel campo della circolazione transalpina (Rossera e Rudel 1999, Rudel 1999) e dell'organizzazione del territorio (Toricelli 1999, 2000).

3) Impatto sul territorio – Prospettiva

Studi sull'impatto ambientale, territoriale e sociale della mobilità nelle aree montane. Sviluppo di metodologie di analisi per previsioni globali e settoriali in funzione dei cambiamenti dell'accessibilità spaziale, locale e regionale. Studi sui tempi sociali e sulle loro rappresentazioni, in modo da evidenziarne i cambiamenti, anticipare le forme spaziali dello sviluppo. Scenari di sviluppo dell'organizzazione territoriale. Questo campo di ricerca è ancora poco esplorato, ma si rivelerà strategico per quanto riguarda le previsioni degli effetti delle nuove infrastrutture e servizi di trasporto nelle regioni direttamente toccate. Mancano però alcune basi teoriche e meto-

dologiche, dei modelli in altre parole, da sviluppare nei punti precedenti (conoscenza storica del sistema della mobilità e del suo impatto sui comportamenti degli attori; logiche dell'organizzazione urbana e regionale).

4) Politiche regolatrici – Analisi dei conflitti e degli impatti del traffico sull'ambiente fisico e sociale: studi legati alla definizione delle politiche pubbliche: si tratta in pratica di «tradurre» in misure politiche, attraverso consulenze e studi settoriali applicati, i risultati della ricerca sviluppata nei punti precedenti.

Questo è ciò che la ricerca geografica potrebbe fare nella Svizzera italiana. Non mancano né le competenze né le idee né il campo di indagine: mancano i mezzi. E questa è un'altra storia. Poiché il mio primo intento non era quello di rappresentare o di progettare un progetto, ma piuttosto di suscitare una riflessione sull'opportunità di rinnovare il pensiero geografico sulla base dei problemi del territorio di oggi.

Note

1 Cfr. <http://www.nfp41.ch/>

2 Cfr. <http://www.uwek.admin.ch/>

3 Cfr. tra gli altri, Basler & Partner 1999, Martinelli, Pini, Toricelli e Widmer 2000, nonché gli studi propri su Swissmetrò: Daniel, Schuler, Bassand, Rumley (2000) e Gruber, Zbinden, Willi, Schmid (2000).

4 Come ha mostrato Raffestin (1977) a proposito della rete stradale attraverso le Alpi.

5 Si veda, ad esempio il dibattito in corso sull'opportunità di un secondo tunnel autostradale sotto il Gotardo, nel contesto attuale di forte crescita del traffico pesante.

Bibliografia

- AA.VV. (1997). *Des mobilités à la mobilité. Vers un paradigme intégrateur*, édité par M. Schuler, B. Lepori, V. Kaufmann et D. Joye, Forschungspolitische Fragerkung (FER), Conseil suisse de la science, Bern.
- AA.VV. (1999). *Les mobilités / Mobilities*, Espace populations sociétés, 1999, n. 2, (coord. S. Coupleux et S. Duhamel), Paris, 357 p.
- ASCHER F. (1995), *Métropolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, Paris.
- BERRY B. J. L. (1976, edited by), *Urbanization and counterurbanization*, Sage, Beverly Hills.
- BONNANFOUS A., PLASSARD F., VULIN B. (1993, sous la direction de), *Circuler demain*, Datar/Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues
- BONNET M. et DESJEU D. (2000, sous la direction de), *Les territoires de la mobilité*, PUF, Paris.
- CORI B. (1997), *La città invisibile. Nuove ricerche sul traffico urbano*, Patron Editore, Bologna.
- GRUBER R., ZBINDEN R., SCHMID W.A. (2000), *Räumliche Effekte von Swissmetrò*, PNR 41, Report FBo, Edmz, Bern.
- DANIEL K., SCHULER M., BASSAND M., RUMLEY P.-A. (2000), *Les incidences spatiales de la grande vitesse*, PNR 41, Rapport F5a, PNR 41, Edmz, Bern.
- MARCHETTI C. (1991), *Voyager dans le temps. Considérations pour une meilleure exploitation de la liaison fixe*, Futuribles, Juillet-août 1991, 329-346.
- MARTINELLI A., PINI G., TORICELLI G.P., WIDMER G. (2000), *Indicateurs d'accès pour une mobilité durable*, FRNS - PNR 41, Transports et environnement*, Rapport A-11, EDMZ, Bern.
- REILLY W. (1993), *The law of retail gravitation*, Plisbury, New York.
- RAFFESTIN C. (1977), *Les routes et les transports routiers dans l'Arc alpin* *, in Le Alpi e l'Europa. Economia e transit, Laterza, Bari, pp. 427-488.
- RATZEL F. (1899), *Anthropogeographie*, 2e Aufl., 2. vol., Engelhorn, Stuttgart.
- RAVENSTEIN E. (1885), *The laws of migration* *, Journal of the Statistical Society, 48, pp. 167-235.
- REYNAUD Ch. & PONCELET M. (2000, eds.), *Recherche européenne et traversées alpines*, Actes du séminaire d'Anney, 9-10 septembre 1999, Actes Inrets n. 68, INRETS, Paris - Arcueil.
- ROSSERA F. RUDEL R. (1999), *The supply of combined transport services*, FRNS - PNR 41, Transports and Environment*, Report M-9, EDMZ, Bern,
- RUDEL R. (1999), *European Sea Transport and Intermodalism. Consequences for Switzerland*, FRNS - PNR 41, Transports and Environment*, Report B-8, EDMZ, Bern.
- TORRICELLI G. P. (1993), *La ville dans les Alpes: zone grise ou laboratoire pour les transports de demain? **, Revue de Géographie Alpine, T. LXXXI, n. 4, 1993, 37-62.
- TORRICELLI G. P. (1998a), *Reti di trasporto e reti di città: il caso dell'arco alpino **, in L'Europa delle regioni e delle Reti, a cura di P. Bonavero & E. Dansero, Uret Libreria, Torino, pp. 318-334.
- TORRICELLI G. P. (1998b), *Urbanizzazione e mobilità nell'arco alpino centrale: verso una estensione metropolitana selettiva **, in Montagne a confronto. Alpi e Appennini nella transizione attuale, edited by Guglielmo Scaramellini, Giappichelli, Torino, pp. 175-198.
- TORRICELLI G.P. (1999), *I cambiamenti strutturali dello sviluppo urbano e regionale in Svizzera e nel Ticino sulla base dei dati dei censimenti federali delle aziende 1985, 1991 e 1995*, Quaderni della Facoltà di scienze economiche, n. 99-09, Università della Svizzera italiana, Lugano, 102 p.
- TORRICELLI G.P. (2000), *Globalisation et territoires montagneards: le cas de la Suisse*, IRE, Documenti di lavoro, DL 2000.05, Università della Svizzera italiana, Lugano, 50 p.
- TORRICELLI G.P. & SCHEURER Th. (2000, eds.), *I trasporti e la mobilità. Una minaccia e una sfida per le Alpi del XXI secolo*, Atti/Tagungsband/Actes T4, 5ª giornata nazionale della ricerca alpina, Lugano 18/19-11-1999, FRNS-PNR 41, Report T4, EDMZ, Bern.
- VEITZ P. (1996), *Mondialisation villes et territoires. L'économie d'archipel*, PUF, Paris.
- ZHAHAI Y. (1979), *The UMOJ project*, USDOT, Washington.

Le sens des limites dans le développement durable

par Skander Najjar, géographe (Genève)

Nous démarches projectuelles ont souvent été séduites par les aspirations du développement durable et par sa dimension sociale en particulier. Depuis le début nous croyons en un urbanisme réceptif aux problématiques environnementales; de même, nous considérons le volet social de l'Agenda 21 comme étant le point de départ dans la réalisation de telle ambition. Il prône en effet, implicitement, une évolution du comportement individuel. Les concepteurs ou aménagistes, principaux responsables dans l'organisation du territoire, doivent être les premiers sensibilisés.

Nous croyons que les considérations de type écologique contribuent, aujourd'hui plus que jamais, à la valeur et au succès d'un projet en aménagement du territoire. Le doute ne doit plus exister : le développement soutenable se présente comme étant une nouvelle variable dont il est nécessaire de tenir compte dans la réalisation de projections.

Lors de récentes réflexions quant au réaménagement de franges françaises de territoire, nous avons essayé de combiner les variables de type fonctionnel, social et esthétique sur une base écologique commune. Un important contraste s'est rapidement présenté à nos yeux : d'un côté le découpage administratif français, somme d'innombrables gestions communales en constante concurrence; de l'autre, la logique écologique régie par des lois naturelles et influant sur des étendues variables, gigantesques et microscopiques à la fois.

Il serait utopique de croire en une synergie parfaite entre les nécessités de notre civilisation et celles de la nature! Il en demeure que notre futur et celui des générations à venir doit se construire avec l'environnement. C'est la raison pour laquelle le processus de sensibilisation individuelle doit s'attaquer à un certain nombre de valeurs dangereuses et désuètes qui caractérisent, aujourd'hui encore, notre relation au milieu.

Le souhait du Développement Durable (DD) est de voir l'homme et la nature former un seul monde: «*Les valeurs intrinsèques de la Nature font partie de la qualité de la vie. En travaillant avec la Nature, la valeur instrumentale est enrichie par le respect des valeurs intrinsèques des plantes, des animaux, des montagnes, etc. La réhabilitation de la Nature est un instrument qui fait le pont entre l'homme et la Nature, entre le sujet et l'objet et ouvre la voie à des solutions alternatives...*» Le langage de l'interaction se fonde sur le partenariat, compréhension des relations complexes entre les gens et leur contexte environnemental.»¹

Une fois le but fixé, il est nécessaire de déterminer la démarche à suivre et les étapes à franchir dans la quête de ce nouvel équilibre «socio-économico-environnemental». Pour l'instant l'homme et la nature constituent encore deux mondes distincts dans l'image collective. Il ne s'agit pas encore d'une synergie mais plutôt d'un système de cohabitation. Une structure basée sur le concept de **limite** émerge donc naturellement et détermine par

sa force la dialectique entre l'homme et l'environnement. «*Si les activités humaines n'ont pas besoin d'être justifiées, en revanche elles doivent être limitées, particulièrement à l'égard de la Nature. Ces limites doivent être définies de manière objective sur la base de solides justifications. Les qualités de l'environnement fonctionnent comme barrières aux activités...*»²

Ce concept apparaît dans de nombreuses autres problématiques territoriales parce qu'il peut déterminer le départ et le terme de différentes considérations, approches ou démarches? Il représente à notre avis un concept fondamental en urbanisme et en particulier dans la relation entre le processus de territorialisation et le Développement Durable. Les limites contribuent à la formation du territoire physique et de celui mental.

Les limites dans la formation du territoire

Limites et superposition

Claude Raffestin nous familiarise aux concepts fondateurs de sa théorie territoriale : «*Les individus ou les groupes occupent des points dans l'espace et se distribuent selon des modèles qui peuvent être aléatoires, réguliers ou concentrés...* Cela conduit à des systèmes de maillages, de nœuds et de réseaux qui s'impriment dans l'espace et constituent en quelque sorte le territoire. Non seulement, il se réalise une différenciation fonctionnelle, mais encore une différenciation commandée par le principe hiérarchique qui contribue à ordonner le territoire selon l'importance accordée par les individus et/ou les groupes à leurs diverses actions... Ces systèmes de maillages, de nœuds et de réseaux organisés hiérarchiquement permettent d'assurer le contrôle sur ce qui peut être distribué, alloué et/ou possédé. Ils

permettent encore d'imposer et de maintenir un ou plusieurs ordres. Ils permettent enfin de réviser l'intégration et la cohésion des territoires. Ces systèmes constituent l'enveloppe dans laquelle prennent naissance les relations de pouvoir.»⁴

Nous le savons, tout maillage implique la notion de limite. Comme nous l'explique Raffestin, «*la notion de limite est une des composantes générales de toute pratique, et pas seulement spatiale*»⁵ mais aussi et surtout : «*Parler de territoire, c'est implicitement faire référence à la notion de limite, qui même si elle n'est pas tracée, cas fréquent, exprime la relation qui entretient un groupe avec une portion d'espace (...)* Délimiter c'est donc momentanément isoler ou abstraire ou encore et aussi marquer un pouvoir dans une aire précise.»⁶

Au niveau territorial il est important pour nous de considérer les limites non seulement d'un point de vue linéaire mais également d'un point de vue zonal. Des images resurgissent ainsi de notre vécu: limites communales, limites ville-campagne, limites du sol, limites entres différentes occupations du sol, limites parcellaires ou de propriété. Mais aussi limites d'un espace protégé, bords d'une place de jeux, limites de l'espace agricole et début de l'industrie, quartiers centraux et banlieue etc.

A celles-ci s'ajoutent celles que l'on distingue pas à l'œil nu : limites sociales et interaction, seuil de pollution etc.

Il serait impossible d'évoquer toutes les implications de la **limite** en urbanisme (matière multidisciplinaire par excellence). Ce que nous pouvons par contre affirmer avec certitude c'est que les maillages peuvent se superposer: c'est la raison pour laquelle le découpage territorial dans l'exploitation agricole ne correspond pas toujours au maillage formé par les propriétés.

(ex : perméabilité des voies de communication). Notre projet se distingue donc de l'aménagement de réserves ou d'autres espaces privés. En somme le Fleuve (et ses humeurs) serait le maître des lieux. l'homme visiteur invité et averti.

La même chose est imaginée aux bords des marécages ; l'écosystème serait protégé par une ceinture protectrice de domaine public. Ce concept peut être adapté à des forêts, rives de lacs et autres espaces méritant un intérêt particulier offrant un attrait singulier pour le citoyen.

Dans le cadre du Développement Durable ce type d'intervention aurait un double impact : au niveau écologique ces espaces *limiteraient* les possibles cas de pollution dus aux différentes activités humaines se déroulant aux bords de zones sensibles. Au niveau social, la sensibilisation tant prêchée, serait garantie par une relation renouvelée entre l'homme et son milieu.

Nous nous sommes rapidement aperçu des multiples applications que de tels *espaces tampons*, à la double fonctionnalité (écologique et sociale), peuvent nous offrir.

Dans l'opposition entre l'urbanisation diffuse et celle nucléaire nous préférons la seconde. Sans vouloir sectionner le paysage à la mode fonctionnaliste des débuts du siècle, nous imaginons des conglomérats de zone bâtie alternés par de vastes espaces ouverts, agricoles ou forestier. Ce type de structure intensifie la vie sociale à l'intérieur de la zone bâtie et accorde de l'espace aux exploitations agricoles et aux projets de sauvegarde de l'environnement. Grâce à nos *limites* nous devrions freiner le développement le long des axes, offrant de plus des espaces de transition entre le bâti et l'agricole. Ces bords marqueraient les *limites* de l'espace bâti et contribueraient à limiter l'amplification du phénomène dit de « l'urbanisation anarchique ».

Cette disposition des *zones tampons* représente donc une troisième fonction, celle d'**objet structurant** dans le territoire ou de frein dans le type de diffusion et d'occupation du sol. Une fois encore la *limite* serait zonale et son espace public. Dans ces espaces le citoyen serait aussi sensibilisé aux problématiques environnementales, les gens pourraient s'y promener et découvrir la faune et la flore locale. Des aménagements spécifiques exposant les richesses de la nature et des points de vue sur le territoire environnant, peuvent être imaginés.

De manière générale nous n'excluons pas l'aménagement d'éléments bâtis dans ces espaces. Au contraire, des projets harmonieux pourraient voir le jour. Cycle de l'eau, énergies renouvelables, lumière naturelle et nouveaux systèmes d'isolation, deviendraient des enjeux nécessaires. Nous prévoyons quand même des zones à majorité végétale en dehors des centres bâtis. Quand les zones sensibles se trouvent à l'intérieur des espaces construits, la démarche se concentrera à bâtir de manière cohérente.

La gestion de ces lieux pourra se faire avec la population, les classes d'école, les retraités etc.

Conclusion

« Parler de territoire, c'est implicitement faire référence à la notion de limite, qui même si elle n'est pas tracée, cas fréquent, exprime la relation qu'entretient un groupe avec une portion d'espace (...) Délimiter c'est donc momentanément isoler ou abstraire ou encore et aussi manifester un pouvoir dans une aire précise. »¹⁶

Dans l'introduction nous annonçons les difficultés relationnelles entre les exigences de notre civilisation et celles de la nature. Les problématiques écologiques se réfèrent sou-

vent à de vastes territoires qui participent, directement ou indirectement, à l'équilibre d'un ou plusieurs écosystèmes. Le maillage politique et ses gestions spécifiques se *superposent* aux espaces naturels qui nécessitent, eux, d'une gestion globale. Superposition ne correspond donc pas encore à cohabitation, nous ne formons pas un monde unique avec la nature, les limites continuent de structurer notre monde et notre relation avec le naturel.

Dans ce type de système il est donc primordial d'intervenir préalablement d'un point de vue juridique. L'aménagement du territoire français ne peut être harmonieux et en accord avec l'écologie tant qu'il se caractérise par une myriade de pôles décisionnels aux intérêts divergents. Ce système incongru ne peut être que contre-productif pour l'homme et pour la nature. Une gestion de type régional est non seulement souhaitable mais aussi nécessaire!

Les problèmes territoriaux doivent être considérés à une *Echelle* plus large, tenant compte de l'étendue des maillages, des réseaux humains et naturels, donc des liens qui existent entre les différents mondes. L'évolution vers les idéaux du Développement Durable doit se faire avant tout dans les outils de gestion du territoire.

On l'a vu: « Les systèmes de maillages, de réseaux et de réseaux organisés hiérarchiquement permettent d'assurer le contrôle sur ce qui peut être distribué, alloué et/ou possédé. Ils permettent encore d'imposer et de maintenir un ou plusieurs ordres. Ils permettent enfin de réaliser l'intégration et la cohésion des territoires. Ces systèmes constituent l'enveloppe dans laquelle prennent naissance les relations de pouvoir »¹⁷ C'est dans ce sens que nous proposons l'aménagement de ces espaces neutres. Le rôle de ces étendues doit être reconnu et son importance au sein de la hiérarchie territoriale et du

langage culturel doit se renforcer. En Allemagne des changements notables sont en cours, la volonté politique y est pour quelque chose.

Les limites se présentent comme une nécessité du début. Il s'agit d'un geste politique aux allures sensibilisatrices. Les informations divulguées à travers les médias ne peuvent garantir un impact suffisant. D'autres types d'informations doivent être pensés et une vraie volonté politique pour le changement doit enfin s'afficher.

Un projet tel que le présent vise à une intervention, il est vrai un peu colonisatrice, qui soit à la fois, sociale, écologique, esthétique et fonctionnelle. Il se soucie de la forme de notre territoire, de l'état de santé de notre environnement et de la qualité de vie des citoyens à moyen et à long terme.

Ces espaces constituent des pôles à partir desquels un nouveau type de relation au milieu peut se développer. Une fois la structure basée sur les limites dépassée, les sites industriels seront pensés en relation avec le territoire dans son ensemble (le parafre de la surface en relation avec le sous-sol, les émanations sous forme de gaz, et la pollution de type sonore). A ce stade on aura assimilé les bases d'une nouvelle complexe relation entre l'homme et le contexte environnemental.

Notes

1 Tjallingii S., *Ecological conditions*, DLO institute for forestry and nature research, Wageningen, 1996. Livre traduit et développé par VEUVE, L., *Environnement et projet*, p.13.

2 *Ibid.*, p.13.

3 Déjà Aristote essaye d'en circonscrire le sens : « Terme ou limite. Le terme d'une chose quelconque, c'est son point extrême, en dehors duquel il n'y a plus rien à prendre du primitif et en deça duquel se trouve tout l'essentiel. Le terme est aussi la forme (limitée) d'u-

- ne grandeur, ou de ce qui a une grandeur quelconque. C'est enfin le but de chaque chose ; et par là j'entends le point où aboutit le mouvement et l'action, par opposition au point d'où il part. Parfois cependant le mot de Terme a les deux significations, et il exprime tout ensemble, et le point de départ et le point d'arrivée, le pourquoi ou le but final de la chose. <Terme signifie enfin la> substance <de chaque chose>, et ce qui la fait être essentiellement ce qu'elle est. C'est là, en effet, le terme et le but de la connaissance ; et si c'est le Terme de la connaissance, ce doit être aussi le terme de la chose». in: ARISTOTE, *La Métaphysique*, Paris, Agora, 1991, Livre delta, chap. XVIII
- 4 RAFFESTIN C., *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Librairie techniques, 1980, p.136.
- 5 *Ibid.*, p.138.
- 6 *Ibid.*, p.138.
- 7 ASCHER F., *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Editions Odile Jacob, 1995, p.86.
- 8 «Les clefs de l'urbanisme sont dans les quatre fonctions : habiter, travailler, se recréer (dans les heures libres), circuler (...). Le cycle des fonctions quotidiennes (...) sera réglé, par l'urbanisme, dans l'économie de temps la plus stricte, l'habitation étant considérée comme le centre même des préoccupations urbanistiques et le point d'attache de toutes les mesures (...) Le zonage, en tenant compte des fonctions clefs (...) mettra de l'ordre dans le territoire urbain (...)» In Le CORBUSIER., *La Charte d'Athènes*, Paris, Editions de Minuit, 1957.
- 9 SACHS I., *Stratégies de l'écodéveloppement*, Paris, Editions Ouvrières, 1980.
- SACHS I. et al., *Initiation à l'Écodéveloppement*, Toulouse, Privat Editeur, 1981.
- SACHS I., *L'écodéveloppement, stratégies de transition vers le XXIe siècle*, Paris, Syros, 1993.
- 10 FOUCAULT M., *Histoire de la sexualité. 1. La volonté de savoir*, Paris, Gallimard, 1976.
- 11 RAFFESTIN C., *op. cit.*
- 12 Fonctions qui subliment de celles Corbusiennes et qui impliquent de manière plus claire l'écologie, les relations sociales et la conscience historique.
- 13 RAFFESTIN C., *op. cit.*, p.138.
- 14 «Afin que bancs de sable, rives naturelles, bosquets de saules ou petits étangs réapparaissent, les cours d'eau doivent retrouver leur dynamique naturelle. Dans le cas des zones alluviales, les crues sont indispensables : ce sont elles qui façonnent les différents habitats». Pro Natura, *D'avantage d'espace pour nos cours d'eau, pour l'homme et la nature*, Contributions à la protection de la nature Suisse Nr.20/1998.
- 15 Dans une possible phase successive, l'agriculture intensive utilisant des engrais polluants serait remplacée, surtout aux alentours de zones sensibles, par une agriculture biologique plus adaptée et écologiquement viable.
- 16 *Ibid.*, p.138.
- 17 RAFFESTIN C., *op. cit.*, pp.136.

■ RICERCHE

Regione Tre Valli.

Marginalizzazione e prospettive future

di Danilo Stefanoni, geografo (Faialo)¹

La marginalizzazione è un concetto estremamente difficile da definire in quanto, diversamente da altri, è soggettivo e variabile a seconda del contesto d'analisi. La marginalizzazione come tale dipende quindi molto dalla percezione personale: «marginally is a state of mind». Nel nostro tempo e nella nostra realtà quotidiana i concetti di marginale e di marginalizzazione vengono solitamente definiti dai valori dell'economia e essere marginale significa quindi essere esclusi dai principali flussi economici e di scambio di un dato contesto geografico.



Casaro leventinese al lavoro

La Regione Tre Valli (RTV) nasce il 14 luglio del 1975 ed è oggi giorno una delle 54 regioni riconosciute dalla Conferenza di Stato. La RTV è stata creata in base alla legge federale LIM del 28 giugno 1974 sull'aiuto agli investimenti nelle regioni di montagna. Essa è composta dai rispettivi distretti di Leventina, Blenio e Riviera e nel 1995 conta una popolazione finanziaria di oltre 280.000 unità.

L'obiettivo primo del presente lavoro era quello di vedere se al di là della marginalizzazione, che è una realtà con la quale la RTV dovrà sempre convivere, esistano delle prospettive future che possano portare dei vantaggi concreti alla Regione. Si sono dunque analizzate la situazione socioeconomica e le caratteristiche principali dei tre distretti della RTV, osservandone le principali peculiarità e le più immediate problematiche, incentrando poi l'attenzione sulle reali opportunità che vi si presentano oggi: una ricerca di nuovi progetti turistici (l'agriturismo, un possibile sviluppo termale, ecc.), il possibile insediamento di nuove attività industriali diversificate (con l'importanza del polo industriale di Biasca in prospettiva futura), ed infine le ricadute positive e/o negative che la regione potrà avere sia a livello socioeconomico che territoriale ed ambientale dalla nascita di Alp-Transit sul suo territorio. Tema questo, che tenuto conto delle dimensioni del progetto della nuova trasversale ferroviaria alpina, non solo crea molte perplessità in relazione al presente della Regione (quali i reali vantaggi per l'economia locale a corto termine?), ma soprattutto suscita molte apprensioni a medio-lungo termine.

Il lavoro cerca poi di mostrare come la situazione economica odierna, dove le Regioni di montagna come la RTV continuano a soffrire della crisi degli anni '90 che ha portato ad un sensibile ridimensionamento del loro potenziale e delle loro capacità economiche, imponga la necessità di puntare su obiettivi che tengano conto delle reali potenzialità endogene delle regioni, con piani e progetti a scala locale e regionale. Non è certo un caso che in Svizzera il destino di queste Regioni sia da sempre una delle principali preoccupazioni nell'ambito della politica regionale. Negli anni '50 e '60 lo spopolamento ed il conseguente

impoverimento delle aree alpine furono i principali motori che portarono alla creazione dell'URE (Ufficio delle Ricerche Economiche), il cui primo compito fu proprio quello di analizzare le cause e le conseguenze di tali fenomeni. Naturalmente di «soluzioni miracolo» non esistono, e queste Regioni hanno continuato a spopolarsi e ad impoverirsi nel corso degli anni.

Oggi, proprio per ovviare a tali problematiche, bisogna saper sviluppare una flessibilità tale da sfruttare ogni singola possibilità di sviluppo che viene data o che sarà data alla Regione. Importante sarà riuscire a capire che, per poter trarre un qualsivoglia beneficio, questa Regione dovrà saper lavorare unitamente, come capita tutt'oggi, una volontà politica eterogenea ed una mancanza di cooperazione fra i vari comuni toccati limita di molto le possibilità di crescita o quanto meno di sopravvivenza dignitosa della Regione sul lungo periodo.

In conclusione, la marginalità sia geografica che economica di queste Valli pone gli abitanti della Regione in uno scenario che al giorno d'oggi sembrerebbe essere sinonimo di insuccessi garantiti, ma forse, se si sapranno intraprendere i giusti provvedimenti al momento più opportuno e in modo unito, si potrà cercare di dare una nuova spinta alla vita di questi luoghi.

1 Lavoro di Diploma in geografia umana, Università di Friburgo, 2000

■ RICERCHE

Per uno sviluppo territoriale del Piano di Magadino realmente sostenibile

di *Michele Panzeri, geografo (Bellinzona)*

Il dibattito in corso sugli effetti della scelta definitiva del tracciato del collegamento stradale A13 lungo il Piano di Magadino andrebbe approfondito. È in tale prospettiva che quale geografo, membro di comitato di Gea-associazione dei geografi, ho deciso di prendere posizione.

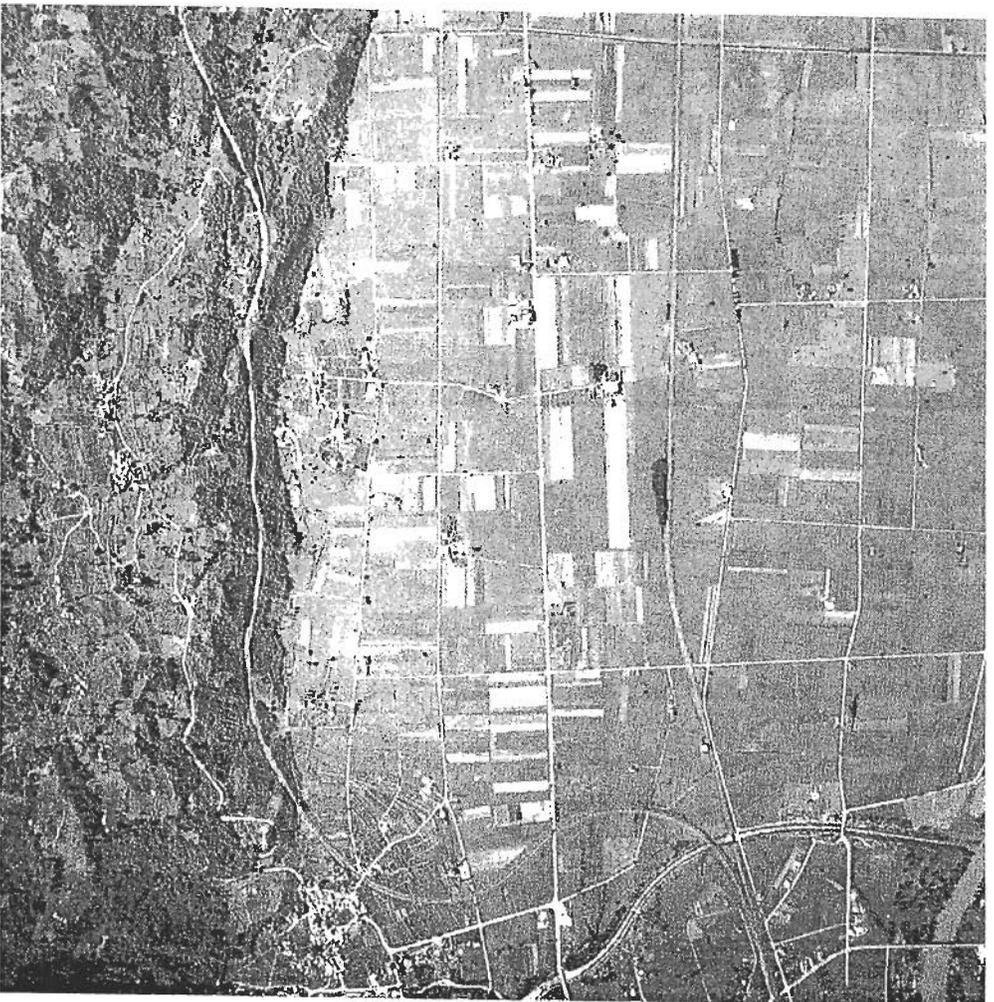
Anzitutto va ricordato come la progettazione del nuovo collegamento viario debba essere contestualizzata nella strategia pianificatoria complessiva, definita dal Dipartimento del Territorio a partire dal 1995 attraverso lo studio di un «Concetto di sviluppo del Piano di Magadino» e il successivo «Piano di coordinamento territoriale». Il fine ultimo di tale studio pianificatorio è «un riordino dell'organizzazione territoriale accompagnato da un miglioramento della qualità ambientale del comprensorio». In particolare esso intende frenare definitivamente il trend in atto caratterizzato da uno sviluppo urbano particolarmente diffuso, dalla presenza di confuse aree polifunzionali e dalla mancanza di una sufficiente coordinazione intercomunale.

Fra le possibili forme di riorganizzazione territoriale furono inizialmente considerate, e subito scartate, sia la creazione di un nuovo polo urbano d'importanza cantonale sia l'estensione di una sorta di «città lineare bipolare» fra Bellinzona e Locarno. Nello stesso tempo si ritenne però di non frenare in maniera radicale lo sviluppo suburbano dell'area in questione. Si optò per una variante inter-

media (definita di «riordino e sviluppo»), che comunque riconobbe al Piano di Magadino due funzioni prioritarie d'importanza cantonale: «quella di grande spazio rurale con un elevato valore naturalistico, paesaggistico, agricolo e di svago» e «quella di piattaforma di distribuzione del sistema della mobilità ticinese (collegamenti fra Lugano, Bellinzona e Locarno)».

I pianificatori finirono così per sottolineare come la centralità geografica del Piano di Magadino non dovesse rappresentare «la premessa per un cambiamento di funzione nel contesto cantonale e insubrico». Al contrario l'analisi generale delle situazioni li spinse «a considerare quale limite minimo la percentuale di ambienti naturali e semi-naturali ancora presenti sul Piano». Si tratta di premesse fondamentali che purtroppo i successivi approfondimenti pianificatori hanno considerato solo parzialmente...

Da un lato si è infatti cercato coerentemente di porre le basi per la creazione di nuove strutture di svago compatibili con le componenti agricole e naturali del Piano. In tal senso la definizione di un «Parco del Piano di Magadino» contribuisce certamente a «valorizzare lo spazio rurale e naturalistico separando nettamente le aree edificabili da quelle non edificabili». L'adozione di un Piano d'utilizzazione cantonale è pure una scelta valida, visto che assicurando la coordinazione



Camorino, 1948

intercomunale rappresenta una garanzia di attuazione.

Tuttavia il progettato «Parco del Piano di Magadino» occuperà solo 2'200 ettari, pari al 55% di circa 4'000 ha che costituiscono il fondovalle. Nei 14 comuni del comprensorio ristretto del Piano, oggi si trovano 1'136 ha edificabili di cui ben il 41% (470 ha) non ancora sfruttati! In sostanza tale disponibilità di

terreno edificabile assicura un potenziale di sviluppo enorme «che permetterebbe il raddoppio delle unità insediative rispetto al 1995!»

I pianificatori propongono con una certa enfasi il progetto di «Parco del Piano di Magadino», ma non intervergono per ridurre l'enorme superficie edificabile di un'area che vorrebbero globalmente connotare con un ca-

attere prevalentemente rurale, agricolo e naturalistico! Sorprendentemente non agiscono con decisione nemmeno nella zona industriale di Cadenazzo-Contone che in maniera palesemente conflittuale si estende abbondantemente a nord-ovest del tracciato ferroviario.

Allato pratico la rinuncia a qualsiasi decentramento offre quindi delle prospettive di sviluppo inquietanti (aumento dei posti di lavoro fino al 150% e dei residenti fino al 65%), favorendo indirettamente il processo di decentralizzazione urbana in atto e il probabile indebolimento dei centri tradizionali.

Se a ciò si aggiungono le probabili nuove aree insediative (nei comuni di Camorino, S. Antonino, Giubiasco e Sementina) in relazione alle future opportunità di sviluppo di servizi legati alla prospettata stazione di Alp-Transit e il possibile potenziamento a medio-lungo termine delle infrastrutture dell'aerodromo di Magadino...ci si rende conto che il «Parco del Piano di Magadino» potrebbe facilmente rappresentare a medio-lungo termine uno specchio per le allodole! Le decantate concentrazione e compatizzazione dell'edificazione, così come il contenimento dell'espansione insediativa attraverso un uso parsimonioso del suolo, rischiano di rimanere sulla carta! La pressione territoriale che il comprensorio subirà, potrà difficilmente garantire l'auspicato «miglioramento della struttura spaziale ed ambientale» e i conflitti con le componenti ambientali e territoriali saranno difficilmente limitati. E ciò indipendentemente dalla scelta del nuovo collegamento viario.

Tuttavia l'eventuale realizzazione della variante 95 rischia di costituire la goccia che farà traboccare il vaso. Solo il tracciato in gal-leria potrebbe in effetti contribuire al mante-

nimento delle connotazioni d'importanza canonale attribuite al Piano di Magadino («quella di grande spazio rurale e quella di piattaforma di distribuzione del sistema della mobilità ticinese»). Funzioni che il recente confronto tecnico delle due varianti sembra avere dimenticato!

In effetti pur sostenendo di basarsi sui principi dello «sviluppo sostenibile», gli autori incorrono a mio avviso in alcuni errori di valutazione, non considerando a sufficienza il carattere funzionale del comprensorio e il coordinamento dello sviluppo globale (basato sui poli esistenti) del Cantone.

Se realmente l'obiettivo fosse lo «sviluppo sostenibile del Piano di Magadino», oltre a considerare (come viene fatto) l'impatto negativo di un tracciato che passa all'interno del Parco e il notevole consumo diretto di suolo agricolo, andrebbero valutati più oggettivamente anche alcuni altri criteri.

Per giungere alla conclusione che «nessuna delle due varianti si afferma come complessivamente nettamente migliore» si attribuiscono invece alla variante 95 alcune «qualità» di natura economica fortemente discutibili! In particolare si considera positivamente la migliore accessibilità all'area industriale (secondo gli autori «da sviluppare») di Cadenazzo-Contone. La presenza di un allacciamento centrale in tale zona avrebbe invece degli effetti nefasti evidenti. Essa favorirebbe la rapida crescita, non auspicabile anche perché in stridente contrasto con le funzioni generali che si vorrebbero attribuire al comprensorio, dell'area industriale più periferica! L'acresciuta accessibilità (in parte conflittuale pure rispetto al Parco del Piano di Magadino) favorirebbe la decentralizzazione delle attività urbane.

Prioritario, a patto che sia complementare e non concorrenziale rispetto ai centri, do-

vrebbe semmai essere lo sviluppo delle aree industriali e commerciali (Riazzino e S. Antonino) situate in prossimità del centro degli agglomerati.

Nello stesso senso andrebbe rivista la valutazione dei «vantaggi di posizione» che secondo gli autori offrirebbe la realizzazione della variante 95 (favorebbe maggiormente lo sviluppo insediativo del Piano). Se si vuole che il nuovo collegamento funga realmente da «piattaforma di distribuzione del sistema della mobilità ticinese», esso dovrebbe ricercare l'allacciamento dei poli cantonali esistenti più dello sviluppo delle aree insediative (soprattutto di quelle produttive più decentrate) del Piano di Magadino. In caso contrario ancora una volta si favorirebbe il processo di decentralizzazione urbana (in parte comunque inevitabile) a scapito della vocazione soprattutto agricola e ricreativa che si vuole far credere di attribuire al Piano di Magadino.

Secondo gli autori del confronto, il traccia-

to in galleria richiederebbe pure un sacrificio finanziario al resto del Cantone in nome della tutela territoriale del Piano; se si facesse realmente riferimento allo sviluppo sostenibile e se si considerasse la funzione cantonale del comprensorio, tale sacrificio apparirebbe come del tutto giustificato! Meno sostenibile sembra invece l'enorme tributo territoriale che la variante 95 richiederebbe al Piano di Magadino in nome di un presunto «interesse cantonale».

In conclusione solo il collegamento viario in galleria potrebbe a mio avviso contribuire (magari assieme ad altre misure), nel rispetto degli obiettivi pianificatori di fondo, almeno a non accentuare la decentralizzazione urbana e l'indebolimento del nucleo degli agglomerati di Bellinzona e Locarno. Indebolimento che già l'eventuale realizzazione sul Piano della stazione di AlpTransit e la decisione di non ridurre la superficie edificabile dei comuni del comprensorio rischiano di incentivare...

LIBRERIA

Formazione

Corso di laurea triennale in «Scienze umane dell'ambiente, del territorio e del paesaggio» all'Università degli studi di Milano

Segnaliamo un vento di particolare interesse: la nascita di un corso di laurea triennale in «Scienze umane dell'ambiente, del territorio e del paesaggio», promosso dall'Istituto di geografia umana dell'Università degli studi di Milano (Facoltà di lettere e filosofia).

Esso prevede tre possibili percorsi formativi. Un primo, denominato «Paesaggi geografici e culture del mondo», ha come obiettivo l'acquisizione di competenze specifiche nel campo della mediazione interculturale e della formulazione e valutazione dei progetti di cooperazione internazionale. Un secondo, denominato «Turismo e valorizzazione culturale del territorio», ha l'obiettivo di orientare la formazione verso la tutela conservativa, l'esposizione museale, la promozione territoriale ai fini dello sviluppo locale e infine la valorizzazione turistica dei beni culturali, ambientali e paesaggistici. Un ultimo percorso, denominato «Analisi dell'ambiente e del paesaggio», intende formare operatori tecnico-culturali che sappiano cogliere la complessità delle componenti antropiche e naturalistiche di un territorio nonché il loro stato di qualità al fine di programmare interventi idonei.

Per informazioni: Istituto di geografia umana, Via Festa del Perdono 7, 20122 Milano, tel. 0039/02/58352840, e-mail: geo@mailserver.unimi.it.
Ulteriori informazioni all'indirizzo:
<http://www.lettere.unimi.it/istitutogeografia/>

Nachdiplomkursus Räumliche Information Systeme 2001/2002

Il dipartimento Bau, Umwelt und Geomatik del Politecnico federale di Zurigo organizza, tra novembre 2001 e marzo 2002, un corso di cinque settimane sui sistemi di informazione geografici.

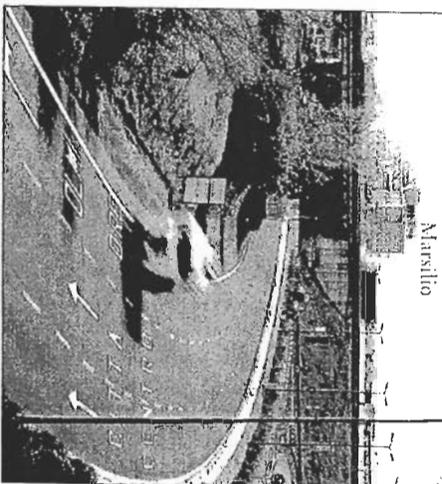
Per informazioni dettagliate telefonare allo 01 633 31 57 o consultare il sito Internet www.photogrammetry.ethz.ch/rndk

Convegni e incontri

12^e Festival International de Géographie de Saint-Dié-des-Vosges (Fr),
«Géographie de l'innovation: de l'économique au technologique, du social au culturel»,
dal 4 al 7 ottobre 2001.
Internet: <http://www.ville-saintdie.fr>

La megalopoli padana

EUGENIO TURRI



Un'immagine della megalopoli

Si può raccontare la megalopoli? A quarant'anni dal lavoro di Jean Gottmann sulla megalopoli nordamericana (il primo ad aver proposto questo concetto) e a poco più di vent'anni dal convegno di Bergamo sulla megalopoli mediterranea (i cui atti erano poi stati raccolti nella pubblicazione omonima curata da C. Muscarà), Eugenio Turri ci ha provato. E i risultati sono sorprendenti.

Turri, docente di geografia del paesaggio alla facoltà di architettura e di urbanistica del politecnico di Milano, autore di opere che lui stesso definisce di varia geografia (saggi sul nomadismo, sul paesaggio, sul Veneto, ma anche opere letterarie quali «Il Bangher» o «Weekend nel mesozoico»), ha indubie qualità di scrittura, qualità che certamente faci-

litano il viaggio del lettore all'interno dei meandri della megalopoli padana.

A nostro avviso, per apprezzare il particolare approccio dell'autore, occorre partire dall'ultimo capitolo («Gente della megalopoli») dove vengono tracciati, attraverso l'illustrazione delle loro opinioni, valutazioni e aspirazioni, quattordici ritratti di abitanti della megalopoli. Si entrerà così direttamente nella visione proposta da Turri, una megalopoli vista soprattutto dall'interno attraverso le esperienze dei suoi abitanti (ma anche attraverso quelle dell'autore). La geografia di Turri è una geografia non spazialista, basata sulla lettura dei paesaggi (urbani ma anche rurali) della megalopoli, caratterizzata da un approccio descrittivo e qualitativo.

Questa opera mette in evidenza come si possa utilizzare la nozione di Padania senza cadere in facili strumentalizzazioni. Si ricorderà, ad esempio, che Umberto Bossi aveva saputo manipolare molto bene certi simboli geografici come quello dell'acqua del Po (prelevata a Pian del Re) per fondare una poco credibile patria del Nord.

Scorriamo i diversi capitoli. Dopo un'illustrazione della metodologia adottata (lettura dall'alto attraverso le immagini satellitari, lettura del paesaggio, considerazione delle esperienze degli abitanti della megalopoli), con il capitolo intitolato «La megalopoli tra Alpi e Appennini», l'autore discute dell'idea di megalopoli, delle forze che originano una struttura territoriale di questo tipo e che spingono gli uomini alla concentrazione. Egli sottolinea la necessità di istituire un governo unitario per gestire i grandi temi territoriali dell'intera area. La megalopoli padana si configura come un grande triangolo che copre uno spazio che tocca Torino, Milano, Genova, la pianicità veneta, Modena, Bologna e Rimini. Un

organismo policentrico caratterizzato da più forti densità nella sua parte occidentale, più vecchio a ovest, di più recente formazione a est e sud-est.

L'autore osserva poi dall'alto i canali del circuito sanguigno di questo «alluvionamento urbano» compreso tra le Alpi, gli Appennini e l'Alto Adriatico, costituito da sette regioni, e che ospita 25 mio. di abitanti. La megalopoli padana è caratterizzata da permanenze del passato (centri urbani storici, antiche case rurali, ...) e naturalmente da un tessuto più recente segnato da infrastrutture, capannoni, città mercato, *strip* commerciali, *tecrocities*, nuove città giardino. Sono i nuovi paesaggi urbani in tutte le loro diversità («La forma della megalopoli»).

Nel terzo capitolo («La storia della megalopoli») Turri traccia le grandi linee dello sviluppo territoriale sul lungo periodo, dalla centuriazione romana sino all'esplosione urbana del dopoguerra. La Padania ha sperimentato sin dall'Alto Medioevo forme avanzate di sfruttamento del suolo con l'irrigazione e ha posto le basi dello sviluppo capitalistico che avrebbe poi dato origine alla formazione urbana contemporanea.

Nel capitolo seguente («La macchina megalopolitana») egli illustra i contenuti economici della megalopoli, macchina complessa, flessibile al massimo grado, capace di integrare in un unico sistema agricoltura, grande industria e piccola impresa, servizi e turismo, ... Un sistema stradale e autostradale (creato a partire dagli anni venti) permette l'uso intenso e quotidiano dell'automobile (in Emilia-Romagna, ad esempio, si possono contare 55,3 automobili ogni 100 persone).

Egli descrive poi la megalopoli come un universo multitecnico e multirazziale, nato inizialmente dall'incontro tra padani e meridionali

e oggi caratterizzato da un importante immigrazione extraeuropea («La popolazione della megalopoli»).

Per comprendere la megalopoli occorre guardare al locale, l'anima che la fa muovere. Per il loro funzionamento le reti globali devono attingere a condizioni infrastrutturali specifiche e queste sono legate all'accumulazione di storia, risorse culturali, capitale fisso sociale e intense relazioni tra gli attori sociali. Con le sue divisioni e partizioni interne, la megalopoli ha più anime («Le anime della megalopoli»): il motore è legato ai primati di Milano e Torino; mentre la pluricittà dell'Emilia-Romagna — il volto Adriatico della megalopoli —, il policentrismo veneto ne sono componenti importanti.

In seguito, attraverso l'esempio veronese, l'autore illustra il mutamento di interesse nei confronti della montagna: dalla conquista a una certa perdita di interesse recente («La megalopoli alla conquista della montagna»). Nel capitolo «Il bel paesaggio divorato dalla megalopoli» discute poi dell'obliterazione del paesaggio veneto, effetto di un mutato rapporto tra uomo e territorio. Il territorio veneto, che poteva essere descritto attraverso la metafora del teatro, era il risultato dei rapporti che la terraferma intratteneva con Venezia. La civiltà di ieri inseguiva il risultato della produzione di bellezza e di ordine che poteva essere rappresentato attraverso l'iconema della villa veneta, questa è stata oggi sostituita dal capannone industriale e dalla villetta poco fuori paese con annesso piccolo giardino e Mercedes, nuovi iconemi del paesaggio urbano.

La megalopoli ha un cuore verde («Il cuore verde della megalopoli»). La tradizionale partizione tra l'alta pianura asciutta con suoli ciottolosi (caratterizzata dalla piccola proprietà) e la bassa, alluvionale e inondabile,

(caratterizzata dalla grande azienda capitalista) è marcata dalla linea dei fontanili. Il cuore verde è la parte che comprende la bassa pianura piemontese e lombarda e che, ancora oggi, ha una connotazione agricola molto forte. Un paesaggio che dovrebbe essere considerato come una externalità positiva da difendere e sostenere.

Nella parte finale, oltre il già citato «La gente della megalopoli», vengono riportati i brani di autori che si sono espressi sul tema della megalopoli. Nel volume troviamo inoltre carte di sintesi, un inserto con significative immagini fotografiche, alcuni dati statistici necessari per dimensionare i principali fenomeni demografici ed economici.

Chi ha frequentato le pubblicazioni di questo autore (ad esempio *Semiologia del paesaggio italiano* o il più recente *Il paesaggio come teatro*) ritrova in «La megalopoli padana» il medesimo sapore. La medesima umanità, lo stesso interesse per la dimensione antropologica e per l'approccio storico.

Eugenio Turri,
La megalopoli padana
Marsilio, Venezia, 2000,
pp. 312, lit. 48.000

Claudio Ferrata

Una storia delle Alpi

Partendo dalla premessa che la storia delle Alpi si comprende meglio se in questo spazio viene inclusa pure l'area pianeggiante che gli sta attorno, lo storico Jon Mathieu si è posto due domande:

— quale forma assunsero le relazioni tra incremento demografico, sviluppo economico e ambiente alpino?

— in quale maniera i fattori politici influenzarono la struttura agraria e la società?

Dal secondo al quinto capitolo l'autore risponde alla prima domanda. Nel periodo indagato la popolazione dello spazio alpino giunse quasi a triplicarsi. L'incremento demografico e la conseguente alta percentuale di addetti all'agricoltura accrebbero considerevolmente la produzione agricola attraverso l'aumento della frequenza dei raccolti, il cambiamento del patrimonio zootecnico e l'assortimento delle piante coltivate. Tale intensificazione della produzione agricola richiese un consistente innalzamento del carico di lavoro.

La densità di popolazione e l'intensità dell'agricoltura influenzarono la crescita urbana, la quale, a sua volta, si ripercosse su tutta la popolazione dell'arco alpino e sullo sfruttamento dell'ambiente.

Dal sesto all'ottavo capitolo viene indagata l'influenza dei fattori politici sulla struttura agraria e la società. Tre esempi regionali (Savoia, Grigioni e Carinzia) mostrano come la formazione dello stato e della società seguì percorsi divergenti.

Alla domanda se «Le Alpi avessero costituito nel corso della storia un tutto omogeneo o meno» posta da Marco Maracaci in un articolo apparso su *Cooperazione* del 14 marzo scorso, Mathieu ripondeva: «Nel mio libro ho cercato di presentare tanto le differenze interne quanto i tratti comuni che distinguono le

Alpi dalla pianura. Per quanto riguarda società e politica, i contrasti erano lampanti. C'era una diversità di modelli familiari e c'erano monarchie centralizzate come quella dei Savoia, repubbliche comunali come i Grigioni e province dominate dalla nobiltà come la Carinzia. Una certa omogeneità era data dalle attività economiche, ma soprattutto dall'assenza o quasi di città: lo sviluppo urbano ha aggirato le alpi. Conviene però sottolineare che si tratta del risultato di processi storici, non di categorie immutabili.»

Jon Mathieu

Storia delle Alpi 1500 - 1900.

Ambiente, sviluppo e società.

Edizioni Casagrande.

Bellinzona, 2000, pp. 312, fr. 48

Giorgio Tognola

Le Globe. Revue genevoise de géographie

Le Globe è la rivista della Società di Geografia di Ginevra e del Dipartimento di Geografia dell'Università di Ginevra. Viene pubblicata dal 1860 ed esce una volta all'anno.

Se oggi affronta soprattutto temi di attualità regionale, nel primo periodo della sua esistenza, e soprattutto a cavallo tra il 1869 e il 1910, essa si dedicava all'illustrazione di temi in continenti lontani pubblicando numerose relazioni di viaggio.

Da questo fatto nasce appunto l'ultimo numero (*Cent ans d'exploration à Genève. L'Afrique au tournant des siècles, Tome 140, 2000*) che riporta, in copia anastatica, un certo numero di questi articoli che si riferiscono al continente africano, testimonianza di un mo-

mento significativo della storia della disciplina. L'articolo introduttivo, che inquadrerà la problematica, è del geografo Angelo Barampana.

Precedentemente sono stati pubblicati numeri sul tema dell'abitare (*Habitier, Tome 139, 1999*), e sulle rappresentazioni del lago Lemano (*Le lac, regards croisés, Tome 138, 1998*). Il nuovo numero, che uscirà nei prossimi mesi, sarà dedicato al tema della montagna.

Le Globe può essere richiesta all'indirizzo seguente: Société de Géographie, 2, Rue de l'Athénée, 1205 Genève.

Altre informazioni si possono trovare sul sito <http://www.unige.ch/ses/geol/>

Progetto e territorio. Gli assi di transito e le trasformazioni territoriali del Canton Ticino.

Atti della giornata di studi, Accademia Svizzera di Scienze Naturali, Airolo - 24 settembre 1998, Archivio del moderno, Accademia di architettura, collana atti e strutture, Mendrisio, 2004, pp. 96

Il volume raccoglie gli atti del convegno avvenuto all'interno della 178a Assemblea annuale dell'Accademia Svizzera di Scienze Naturali dedicata al tema «La ricerca alpina e le trasversali».

I saggi proposti, che mettono a confronto approcci diversi, vogliono sottolineare l'importanza del progetto e il possibile ruolo dell'architetto nella ridefinizione e nella riqualificazione di un territorio.

Il libro contiene gli interventi di E. Agazzi, F. Minazzi, J. Gubler, L. Tedeschi, C. Ferrata, A. Galferi, R. Peduzzi e M. Tomolla, A. Muttoni.

Doreen Massey, Pat Jess (a cura di)
Luoghi culture e globalizzazione
UTET Libreria, Torino, 2001, pp. 256

Come interpretare l'evidente incongruenza che nasce dalla tensione tra il concetto di villaggio globale e le conseguenze drammatiche delle violente rivendicazioni nazionali, regionali e etniche? Come pensare oggi i luoghi? Il libro, curato da Doreen Massey e Pat Jess (docenti alla Open University inglese), traduce in italiana di uno dei testi di riferimento nell'ambito della geografia culturale, parte dall'analisi dei flussi migratori contemporanei e delinea il contesto all'interno del quale va collocato il dibattito attuale sul significato dei luoghi in relazione alla globalizzazione.

Roger Brunet
Le déchiffrement du Monde.
Théorie et pratique de la géographie
Belin, Paris, 2001, pp. 402

Il Mondo, malgrado la globalizzazione, non cessa di creare differenze locali. Questo saggio di Brunet, che era apparso per la prima volta nel volume iniziale della «Nouvelle Géographie Universelle» da lui diretta, e che viene ora pubblicato in una edizione dal costo più che accessibile, vuole proporre i principi per una teoria generale della produzione dello spazio mondiale e dei suoi numerosi volti. Vi si trovano quindi riferimenti agli spazi prodotti, al sistema degli attori, ai modelli e alla sintassi dello spazio geografico, alla pianificazione del territorio, ecc.

Agustin Berque
Écoumène. Introduction à l'étude des milieux humains
Belin, Paris, 2000, pp. 272

Agustin Berque, geografo culturale e profondo conoscitore del mondo giapponese, con questo recente saggio propone una sintesi del suo pensiero e, dopo aver rimesso in discussione la razionalità moderna, tenta di fondere una «mesologia», scienza dell'uomo nell'ambiente che si situa a cavallo tra pensiero geografico e pensiero filosofico. Aperto alle problematiche dell'ontologia e del senso, Berque esplora tematiche assai vaste che riconduce al concetto di *mediance* (da lui proposto anche in altri precedenti saggi).

Superate difficoltà e irritazioni legate al linguaggio, il testo si presenta come un'opera ambiziosa che porta il lettore verso i nodi che legano la geografia alla filosofia.

Ola Södertörn
Des images pour agir.
Le visuel en urbanisme
Editions Payot, Lausanne, 2000

Ola Södertörn, geografo direttore della fondazione Braillard Architectes, ha lavorato a lungo sui problemi delle rappresentazioni culturali e degli «enjeux» sociali dell'architettura. Con questo saggio evidenzia la necessità di assumere una attitudine capace di interpretare immagini. Egli vuole contribuire alla formazione di un campo di ricerca e propone di analizzare quelle immagini particolari che vengono fabbricate e utilizzate dagli urbanisti, che sono prodotte con l'intento di trasformare la città, ma che permettono anche di trasmettere informazioni, sedurre e convincere clienti e politici, negoziare. Due momenti principali organizzano il saggio, un primo dedicato all'analisi storica di quelle che si possono chiamare le immagini «canoniche» della città, un secondo dedicato all'analisi dello sguardo dei differenti attori.

Teresa Iseburg
Legale/Illegale. Una geografia
Edizioni Punto rosso, Milano, 2000

Teresa Iseburg propone una riflessione particolare sulla globalizzazione, termine che per altro contesta ritenendolo un mito (con tutto il carico ideologico che ciò comporta). L'illegalità dilaga, il rispetto delle regole stabilite all'interno della società viene sempre

■ GEA DOMANI

Il grande vuoto: il deserto tra realtà e metafora

GEA ha collaborato con un nutrito gruppo di associazioni e persone all'organizzazione di una manifestazione che si svolgerà in diverse località del Ticino sull'arco di tre mesi «Il grande vuoto: il deserto tra realtà e metafora». È un ciclo dal carattere pluridisciplinare, attraversa varie dimensioni passando dalla geografia all'etnologia, dalla letteratura alla filosofia, dalla musica all'architettura, dal teatro alla fotografia.

Segnaliamo alcuni tra gli interventi proposti da GEA:

– conferenza-lezione del geografo Emmanuel Reynard dell'Università di Losanna sul tema «Deserti e desertificazione: meccani-

più disatteso. Questa situazione si riflette nei rapporti sociali ma lascia la sua impronta anche a livello del territorio: vasti spazi sono plasmati ed organizzati direttamente da attività economiche illecite. Per rispondere ai bisogni e alle aspirazioni della maggioranza dei cittadini si impone l'urgenza di ristabilire la cultura delle regole condivise e rispettate e di restituire tali spazi alla dinamica della società civile.

smi, evoluzione e conseguenze sulle società umane» (il 27.9, ore 13.30, Istituto Cantonale di Economia e Commercio, Bellinzona, e ore 20.30, Biblioteca cantonale, Bellinzona e il 28.9, ore 10.30, Liceo cantonale di Lugano2, Savosa)

– conferenza, con ascolto di brani musicali, di Graziella Corti, etnologa, «Anzad, tenty, poemi e canti di ribellione. Note sulla musica dei Tuareg» (il 26.9, ore 18.30, Oficina della Birra, Bioggio, e il 9.10, ore 20.30, Centro giovanile, Chiasso)

– conferenza di Cynhia White Loutan, etnologa, «I nomadi WolDaabe del Niger: autosufficienza alimentare o carestia?» (l'8.10, ore 20.30, Biblioteca cantonale, Bellinzona)

Informazioni complete sul programma e sul sito Internet www.ilgrandevuoto.ch