

Regione e trasporti

Un sistema di trasporti è definito da una linea, dalla rete che interconnette più linee, da punti che costituiscono gli accessi al sistema (come le stazioni, gli snodi autostradali, gli aeroporti, ...), dalle superfici che sono irrorate dallo stesso sistema. Quando un nuovo sistema di trasporti entra in funzione, lo spazio geografico acquista nuovi orientamenti e nuove polarità. Come si può facilmente immaginare, una nuova infrastruttura ha quindi un impatto importante sulla vita delle persone, sulle loro scelte abitative, lavorative e sul loro uso del tempo libero. La pianificazione di un nuovo sistema di trasporti costituisce allora uno strumento privilegiato per gestire un territorio e per pensare una sua nuova organizzazione. Gli esempi che potremmo fare sono numerosi.

L'introduzione delle linee tramviarie e delle metropolitane nelle città a cavallo tra Otto e Novecento hanno permesso un'estensione dello spazio delle metropoli e creato nuovi quartieri e nuovi poli. Più recentemente il caso del ripristino delle linee tramviarie in numerose città europee ha generato nuove opportunità di sviluppo urbano. Nella nostra regione, da sempre confrontata con la questione dei trasporti transalpini, il tema ha acquisito un valore particolarmente significativo: nell'Ottocento la storica linea del Gottardo ha disegnato il territorio ticinese, nel secolo successivo l'autostrada ha confermato gli orientamenti che si erano venuti a creare e ha accompagnato lo sviluppo della Città Ticino. Oggi il nuovo sistema ferroviario AlpTransit sta iniziando

a rivoluzionare nuovamente lo spazio cantonale, non solo avvicinando le città del nord e inserendo la regione in un sistema di trasporti a scala europea, ma pure collegano efficacemente i poli urbani della regione.

Di questi temi si occupa il nuovo numero di GEA paesaggi territori geografie che ospita contributi di alcuni tra i maggiori specialisti in materia di geografia dei trasporti. In particolare Giuseppe Pini presenta una riflessione teorica su gli "effetti territoriali delle infrastrutture di trasporto", Aurelio Vigani si interroga su "la relazione trasporti-sviluppo territoriale" con particolare riferimento al Ticino, e infine, con un contributo dal titolo "Uno sguardo sul Ticino di domani", Remigio Ratti discute dei nuovi scenari che si stanno aprendo con la messa in funzione di AlpTransit.

Effetti territoriali delle infrastrutture di trasporto e regione: tra una geografia dei trasporti e una geografia della mobilità

Giuseppe Pini, *geografo, Professore onorario dell'Università di Losanna*
(*giuseppe.pini@unil.ch*)

Con questo contributo preciseremo alcune nozioni teoriche (effetti territoriali, impatti territoriali, trasporto, mobilità) e presenteremo gli aspetti metodologici (modelli *ex-post*, *ex-ante* e TRIPOD) necessari per comprendere la relazione tra infrastruttura di trasporto, effetti territoriali e sviluppo regionale.

Effetti o impatti?

Fin dagli anni 1970 gli studiosi si sono interessati agli effetti prodotti dalle infrastrutture di trasporto sullo sviluppo economico regionale, sull'occupazione e sull'assetto territoriale¹. L'identificazione degli effetti territoriali delle infrastrutture di trasporto si inserisce nella ricerca sullo sviluppo regionale e nella constatazione che le regioni sottosviluppate sono anche le regioni periferiche e prive di un'adeguata offerta di trasporto². L'identificazione degli effetti territoriali delle infrastrutture si inserisce pure nel contesto della politica dei trasporti e della mobilità adottata dalla Confederazione, dai Cantoni e dalle diverse città. Queste politiche hanno come obiettivo l'allestimento di sistemi di trasporto economicamente e socialmente più efficaci e più sicuri, che riducono il consumo di energie non rinnovabili e le emissioni di gas a effetto serra, così come il consumo di suolo. Da qualche anno, in Svizzera, la ricerca di effetti territoriali sostenibili è diventata una priorità politica.

Il termine "effetti" è legato logicamente ad una causa: implicitamente starebbe a significare che le conseguenze territoriali deriverebbero automaticamente dalla realizzazione di una "infrastruttura". Ma la relazione tra infrastruttura di trasporto ed effetti territoriali non ha nulla di deterministico, questo termine dovrebbe allora essere abbandonato e sostituito con "impatto", nozione dal significato più neutro. L'ipotesi implicita adottata nella ricerca degli effetti territoriali regionali è la seguente: la realizzazione di una infrastruttura di trasporto comporta conseguenze dirette come, ad esempio, il miglioramento dell'accessibilità e la contrazione dello spazio-tempo. Questi effetti creano potenziali di sviluppo economico, di sviluppo urbano o di localizzazione della popolazione e delle imprese che si aggiungono

1 Plassard F., « Les effets des infrastructures de transport. Modèles et paradigmes », in: Burmeister A., Joignaux G. (dir.) *Infrastructures de transport et territoires*, 1997, pp. 19-38.

2 Fischer G., Brugger E., *Problèmes régionaux en Suisse*, Presses polytechniques romandes, Lausanne, 1985.
Wadley D., *Restructuration régionale : analyse, principe d'action et prospective*, OCDE, Paris, 1986.

ai potenziali già presenti nella regione. La captazione dei potenziali di sviluppo da parte degli individui e degli attori economici o istituzionali avrà significative ripercussioni sulla regione servita dalla nuova infrastruttura di trasporto.

Miglioramenti delle infrastrutture di trasporto e sviluppo economico

In Svizzera, in questi ultimi anni, l'1% di crescita economica ha generato circa +1.2% di km supplementari percorsi. Tuttavia – e questo è il rovescio della medaglia - anche se la mobilità realizzata e gli scambi costituiscono un fattore di sviluppo economico, di qualità di vita e di integrazione sociale, questi percorsi creano esternalità negative i cui costi non sono assunti dal beneficiario dello spostamento e non sono considerati nella sua scelta inerente il mezzo di trasporto. Questi costi esterni monetizzano allora una parte degli effetti territoriali negativi dell'utilizzo delle infrastrutture di trasporto. Per il 2012 ammontano a 8.2 miliardi all'anno di franchi per il traffico stradale³ e concernono gli aspetti sociali (salute, incidenti), l'economia (perdite agricole, danni agli edifici, congestione), l'ambiente (degrado del paesaggio, inquinamento e rumore).

La relazione tra il miglioramento del sistema di trasporto e lo sviluppo economico regionale dovuto alla realizzazione di una nuova infrastruttura rappresenta una relazione teorica difficile da dimostrare attraverso studi empirici⁴. Ciò nonostante, soprattutto dalla seconda metà del secolo passato e negli scritti di certi regionalisti e nella visione dei politici di alcune aree periferiche in cerca di sviluppo, questa relazione sarebbe indiscutibile. A livello scientifico negli anni 1980 e 1990 è stata anche formulata la nozione di “effetti strutturanti dei trasporti”⁵ sostenendo un determinismo ed un automatismo nella causalità tra il miglioramento dell'infrastruttura e lo sviluppo regionale. I dibattiti teorici e i numerosi studi empirici hanno però negato l'automatismo di questa relazione. Di conseguenza, la nozione di effetti strutturanti si è considerevolmente indebolita e si è trasformata, sul piano teorico, in “effetti territoriali dovuti ai trasporti”. Questi effetti possono essere diretti e immediati, come per esempio il miglioramento dell'accessibilità e la convergenza spazio-temporale dei luoghi, e indiretti, come il miglioramento dell'attrattiva economica e della competitività della regione, delle opportunità di localizzazione per le imprese e le famiglie, il tipo d'urbanizzazione generato, la pendolarità prodotta, ecc. Tuttavia, pur restando potenziali e condizionati da evoluzioni dei contesti socio-economici, culturali e politici, generando uno sviluppo economico della regione o almeno un recupero di sviluppo, questi effetti possono avere una valenza strutturale.

3 ARE, *Costi e benefici esterni dei trasporti in Svizzera. Traffico stradale, ferroviario, aereo e navale dal 2010 al 2012*, Berna, 2016.

4 Berion, P. et al., « L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches du développement territorial », in *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, No 4, 2007, pp. 651-676.

5 Per una posizione critica vedi: Offner J.-M., « Les effets structurants du transport: mythe politique, mystification scientifique », *Espace géographique*, 1993, p. 233-242.

Effetti territoriali: due approcci possibili, due modelli

Gli effetti territoriali vengono messi in evidenza attraverso due approcci che si declinano secondo gli orizzonti temporali attraverso i quali questi sono misurati o previsti. Un primo approccio considera la trasformazione dell'offerta di trasporto dovuta a una nuova infrastruttura, mentre un secondo considera la modifica della domanda di trasporto dovuta all'integrazione della nuova offerta nel comportamento di mobilità realizzata dagli individui e nelle loro scelte a incidenza spaziale.

Le misure o le stime degli effetti territoriali dipendono dal livello spaziale considerato. Per esempio, un effetto globale positivo dovuto alla realizzazione presente o futura di una infrastruttura di trasporto in termini di crescita e di sviluppo economico può mascherare effetti negativi in alcune regioni o cantoni, oppure portare vantaggi economici in termini di impieghi ma nel contempo occasionare perdite economiche per altre regioni, e dunque essere un freno al loro sviluppo territoriale.

Nel linguaggio dei politici e dei giornalisti i termini "trasporto" e "mobilità" sono considerati come sinonimi. Tuttavia, queste due nozioni coprono due realtà distinte e complementari inerenti lo spostamento di persone e di beni e rimandano, da un lato all'approccio degli effetti territoriali a partire dall'offerta di trasporto e, dall'altro, all'approccio a partire dalla domanda di mobilità. Il primo approccio è correlato alla nozione di *accessibilità*⁶ di un luogo, questa è considerata come l'effetto diretto e banale della realizzazione di una nuova infrastruttura di trasporto. L'approccio a partire dalla domanda è basato sulla nozione di *mobilità*⁷. La mobilità è una potenzialità nelle mani dell'individuo necessaria per soddisfare determinati bisogni che coinvolgono un'area che non sia quella del domicilio. Ogni individuo possiede un capitale di mobilità che gli permette di raggiungere le opportunità situate sul suo territorio. Quando un individuo spende questo capitale e realizza la sua mobilità genera una domanda di trasporto che si presenta sotto forma di spostamenti.

Questi due approcci sono relativi a due tipi di modelli d'analisi: il *modello ex-post*, che permette la misura degli effetti territoriali alcuni anni dopo la realizzazione dell'infrastruttura di trasporto, e il *modello ex-ante*, che stima i probabili effetti territoriali di una infrastruttura prima della sua realizzazione. Nell'approccio che parte dall'offerta di trasporto, qualsiasi modifica genera un cambiamento delle qualità e delle potenzialità dei luoghi. Questo 'approccio relativo all'offerta, in particolare considera le strategie di sviluppo adottate dalle Autorità competenti che hanno modificato questa stessa offerta attraverso decisioni nell'ambito della politica dei trasporti, di assetto territoriale o di ogni altra politica che abbia un'incidenza spaziale. A ciò si aggiungono le politiche commerciali delle imprese di trasporto che forniscono le prestazioni offerte alla popolazione ed alle aziende. In particolare, questo approccio mette in evidenza le modifiche dell'accessibilità dei luoghi e il riporto modale. Considera poi il contesto politico, economico e sociale del territorio studiato per

6 L'accessibilità misura la facilità di raggiungere una destinazione a partire dai luoghi che compongono un territorio di riferimento.

7 Pini G., Boillat P., « De la mobilité à la mobilité durable : politiques de transport en milieu urbain », in Da Cunha A. et al., *Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Lausanne, Presse polytechniques et universitaires romandes, 2005.

determinare se gli individui e le imprese hanno approfittato, durante gli anni precedenti, dei potenziali di relazioni offerti dalla nuova infrastruttura di trasporto. I potenziali utilizzati dai diversi attori creano effetti territoriali positivi favorevoli allo sviluppo regionale. L'adozione di un approccio a partire dalla domanda costituisce un cambiamento di paradigma nell'identificazione degli effetti territoriali. Esso considera i bisogni futuri degli individui e delle imprese ed è caratterizzato dallo studio dei probabili comportamenti spaziali e delle scelte modali di localizzazione degli individui e delle imprese indotti da una futura infrastruttura di trasporto. Questo approccio prospettivo utilizza modelli di tipo *ex-ante*.

Trasporti, mobilità ed effetti territoriali

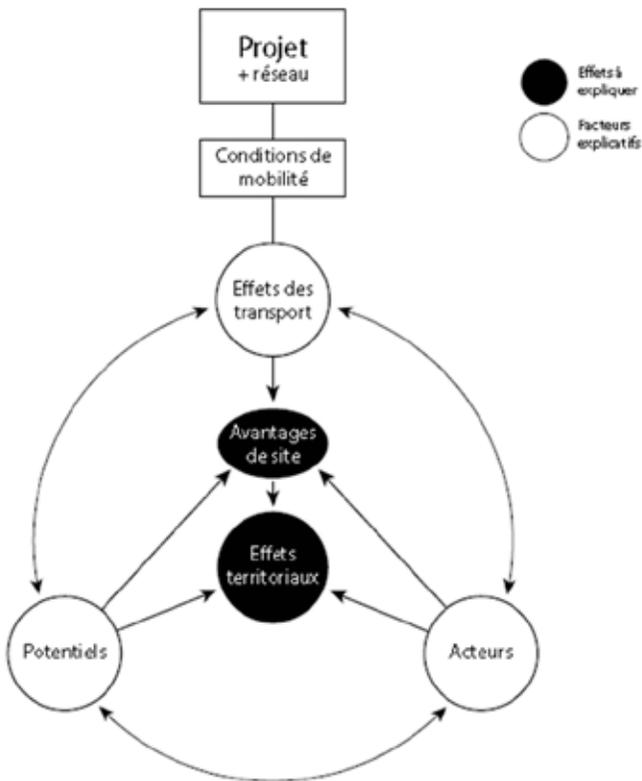
Nonostante la complementarità affermata dei due approcci, sin dall'inizio di questo secolo è apparso un grande interesse per l'approccio centrato sullo studio del comportamento in materia di mobilità. Questa evoluzione è stata favorita dall'integrazione della nozione di sostenibilità nel campo dei trasporti e della mobilità e dalla messa in discussione dell'ipotesi che sostiene che le modifiche delle condizioni dell'offerta di trasporto bastino per generare in modo automatico effetti spaziali positivi (come, per esempio la concentrazione della popolazione e degli impieghi attorno alle stazioni dei trasporti pubblici o il riporto modale verso mezzi di trasporto sostenibili). Inoltre, qualsiasi modifica dell'accessibilità regionale infrange le condizioni di equità sociale che è uno dei cardini di un sistema sostenibile dei trasporti. Senza fare dello spazio e delle sue qualità la spiegazione unica delle scelte dei comportamenti nella mobilità, individui aventi lo stesso profilo sociologico ma dotati di due localizzazioni diverse, possono avere una mobilità realizzata diversa. Oltretutto, la spazializzazione degli individui può far apparire effetti territoriali contrari alla nozione di sostenibilità. Ad esempio, un aumento del prezzo della benzina e delle tasse che colpiscono l'automobilista diventa un'imposta supplementare per gli abitanti delle zone periferiche a debole accessibilità che non dispongono di un'offerta alternativa e efficiente di trasporti pubblici. Ciò infrange il principio di equità o il principio d'equità spaziale del polo sociale della sostenibilità e rischia di generare una migrazione degli abitanti attivi di queste regioni verso luoghi meglio serviti dai trasporti pubblici. Ne consegue una diminuzione della forza creativa e imprenditoriale, un impoverimento della regione dovuto alle perdite fiscali, un deterioramento del patrimonio costruito, ecc., tutti effetti contrari allo sviluppo della regione periferica.

Tuttavia, una buona accessibilità garantita da infrastrutture di trasporto efficienti è una condizione necessaria per lo sviluppo regionale. L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) tra il 2005 e il 2014 ha lanciato sei studi dedicati agli effetti territoriali delle infrastrutture di trasporto⁸. L'obiettivo di questi studi è raccogliere degli elementi empirici al fine di meglio realizzare le future infrastrutture di trasporto. Questi studi hanno adottato

8 <http://www.are.admin.ch/themen/raumplanung/04916/index.html?lang=fr>

un approccio *ex-post* utilizzando il modello del TRIPOD⁹ (vedi figura) e hanno dimostrato che gli effetti territoriali possono intervenire prima, durante o dopo la costruzione di una infrastruttura di trasporto. La realizzazione delle infrastrutture di trasporto studiate ha certamente rafforzato l'evoluzione in corso, in particolare lo sviluppo dell'impiego, della popolazione residente e degli alloggi, ma ha pure aumentato la mobilità realizzata e gli scambi. Tuttavia, le nuove infrastrutture non hanno indotto nuove dinamiche di sviluppo regionale. Alcuni di questi studi hanno messo in evidenza che, da un lato, una parte degli effetti territoriali formulati dalle Autorità politiche in occasione del lancio di questi progetti non si sono concretizzati, d'altra parte la necessità di riconsiderare la pianificazione e la valutazione dei grandi progetti d'infrastruttura che la Confederazione intende realizzare.

Il modello TRIPOD (ARE, Effets territoriaux des infrastructures de transport. Tirer les leçons du passé pour planifier le futur, Berne, p. 4)



9 Il modello del TRIPOD è composto da tre poli legati: il primo contiene la nuova offerta di trasporto il cui effetto è il miglioramento dell'accessibilità, il secondo descrive il contesto regionale nella sua dimensione socioeconomica e spaziale, ed il terzo considera il ruolo degli attori privati (individui, famiglie, imprese, proprietari terrieri, ecc.) e pubblici (autorità). Gli effetti territoriali diretti ed indiretti della nuova infrastruttura risultano dalle relazioni tra queste tre poli.

Un passo teorico ed empirico supplementare nello studio del legame tra trasporto e sviluppo regionale è stato fatto considerando gli effetti territoriali probabili di una futura infrastruttura di trasporto (ad esempio un RER¹⁰, una linea di tram, una sezione d'autostrada, parcheggi di interscambio in periferia delle città, ecc.). In questo caso, contrariamente agli studi *ex-post*, le analisi adottano un approccio prospettivo relativo alla domanda e utilizzano dei modelli di tipo *ex-ante*. L'obiettivo dichiarato di questi studi è di identificare gli effetti territoriali probabili e le eventuali misure di accompagnamento prima che vengano realizzati investimenti importanti. In particolare, questo approccio prevede i cambiamenti dei comportamenti di mobilità, e con ciò gli effetti territoriali ad orizzonti temporali dai 20 ai 30 anni. Molti fattori possono influenzare la mobilità realizzata e aumentare o diminuire l'intensità degli effetti territoriali regionali probabili. Fra i fattori che potrebbero aumentare la mobilità realizzata nel corso prossimi 20 anni citiamo l'individualismo, la multimodalità e l'aumento dell'impiego femminile. All'opposto, i fattori che potrebbero diminuire la mobilità realizzata sono il ritorno in città della popolazione periurbana, la valorizzazione sociale della mobilità sostenibile, l'aumento della sensibilità ambientale e l'appropriazione delle nuove tecnologie di trasporto. In funzione dell'evoluzione di questi fattori gli effetti territoriali di una infrastruttura di trasporto avranno valenze diverse e interesseranno tutta o una sola parte della regione.

Questo approccio prospettivo ha il merito di rendere attente le autorità, agli aspetti positivi (a volte anche negativi) che la decisione di realizzare una nuova infrastruttura può generare sul territorio e sugli attori che vi abitano e alla necessità di prevedere misure di accompagnamento al progetto per raggiungere gli obiettivi relativi, per esempio, legati allo sviluppo regionale sostenibile¹¹.

Conclusione

In questo contributo siamo passati dalla considerazione dell'esistenza di un legame deterministico tra infrastruttura e sviluppo regionale al legame più probabilistico e condizionato tra nuova infrastruttura di trasporto e sviluppo regionale. Abbiamo poi messo in evidenza la nozione di effetti strutturanti automatici e la nozione di effetti territoriali probabili. Abbiamo sottolineato che, senza misure di accompagnamento, alcuni effetti territoriali benefici probabili non appaiono o sono poco presenti. Queste misure di accompagnamento sono necessarie per correggere gli effetti territoriali negativi migliorando la sostenibilità della regione. Abbiamo pure distinto le nozioni di "trasporto" e di "mobilità" e sostenuto la necessità di completare l'approccio degli effetti territoriali via l'offerta di trasporto con un approccio relativo alla mobilità realizzata. Gli effetti territoriali constatati o probabili sono il frutto del comportamento di mobilità presente e futuro degli attori che vi abitano e delle

10 Pini G. et al., *Rôles et apports du CEVA et du futur RER pour l'agglomération franco-valdo-genevoise*, Genève, Observatoire universitaire de la Mobilité, UNIGE, 2009.

11 Su questa tematica l'ARE e altri uffici federali hanno lanciato nel 2015 uno studio sugli effetti territoriali dell'asse ferroviario del Gottardo diretto da Aurelio Viganì che, nella sua tesi di dottorato, ha completato il modello TRIPOD *ex-post* con l'aggiunta di una componente *ex-ante*, dei contesti nei quali la nuova infrastruttura ferroviaria s'inserisce e degli obiettivi fissati dalla autorità (SAET).

politiche d'accompagnamento che le autorità competenti hanno preso o prenderanno per valorizzare la nuova offerta così come del contesto spaziale nel quale è - o sarà - immersa la nuova offerta. Abbiamo pure segnalato l'impossibilità dei modelli *ex-post* d'integrare ipotesi prospettive sul futuro contesto socio-economico del territorio (che richiede la formulazione di scenari) e soprattutto sul comportamento di mobilità degli individui e delle imprese. Queste ipotesi caratterizzano proprio l'approccio *ex-ante* che completa l'approccio *ex-post*¹². I risultati relativi al modello *ex-ante* messi in evidenza dai ricercatori si rivolgono alle autorità (per le misure d'accompagnamento), alle imprese di trasporto (per le prestazioni di trasporti da fornire) e agli individui e alle imprese affinché le loro decisioni relative alla futura infrastruttura di trasporto abbiano degli effetti territoriali positivi e sostenibili superiori agli effetti territoriali negativi. Occorre allora chiedersi se questi attori sapranno elaborare strategie relative all'offerta di trasporto e alla domanda di mobilità affinché lo sviluppo regionale sostenibile possa diventare una realtà. I dati empirici raccolti¹³ e le evoluzioni dei contesti socio-economici e spaziali sembrano rispondere positivamente a questa domanda per quanto riguarda la Svizzera.

12 Vedi in questo numero di *GEA paesaggi territori geografie* il contributo di Aurelio Vigani.

13 Vedi i diversi *Microcensimenti della mobilità e dei trasporti*, 2000, 2005, 2010, 2010.

La relazione trasporti – sviluppo territoriale: evoluzione degli approcci di studio e prospettive

*Aurelio Vigani, geografo, Capo progetto, Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE'
(Aurelio.Vigani@are.admin.ch)*

Questo articolo presenta la relazione tra trasporti e sviluppo territoriale da un punto di vista storico e dal punto di vista della ricerca teorica ed empirica. L'articolo discute anche alcuni aspetti metodologici inerenti lo studio degli effetti territoriali delle infrastrutture di trasporto.

La relazione trasporti-territorio: uno sguardo storico

La costruzione di infrastrutture di trasporto è da sempre oggetto di interesse e nel corso della storia ha costituito un elemento cruciale nello sviluppo delle società. Le infrastrutture di trasporto possono essere definite come delle porzioni di spazio specializzate per la circolazione di persone e merci, sviluppate in funzione del livello tecnologico presente, basate su particolari modi di trasporto (stradale, ferroviario, fluviale, aereo) e percorse da uno o più mezzi di trasporto ad esse conformi (carri, automobili, camion, biciclette, tram, treni, TGV, ...). Nel tempo il perfezionamento dei trasporti è dato dal tentativo di diminuire la frizione sugli spostamenti esercitata da diversi ostacoli naturali (valli, montagne, corsi d'acqua). La storia dell'umanità è profondamente legata alle innovazioni nel campo dei trasporti che possiamo ricondurre principalmente a tre tipologie: le innovazioni nella forza motrice, le innovazioni nei mezzi di trasporto (i veicoli) e le innovazioni nelle infrastrutture. Nel campo della forza motrice le prime grandi rivoluzioni riguardarono la forza muscolare (umana e animale). Con l'invenzione della ruota e del carro fu possibile ad esempio aumentare considerevolmente il carico trasportato dagli animali (cavalli, muli). Nel campo delle innovazioni dei mezzi di trasporto possiamo citare l'invenzione della vela, che, secondo gli storici, arrivò tra 60 e 30 secoli prima della nostra era (Merenne, 2008, p. 17). In tempi più recenti, le innovazioni tecnologiche della rivoluzione industriale permisero di sviluppare nuovi tipi di propulsione abbandonando definitivamente la trazione animale.

Queste rivoluzioni ebbero delle conseguenze così importanti da permetterci di suddividere la storia dell'umanità in base alla forza motrice applicata ai trasporti (società del cavallo, del vapore e del motore a scoppio). Occorre tuttavia ponderare il solo ruolo delle tecniche di trasporto nel ben più complesso processo di sviluppo sociale. Certo, "*Napoleone si spostava*

1 Aurelio Vigani è autore di una recente tesi in geografia dei trasporti sostenuta presso l'Università di Losanna dal titolo *Trasporti e sviluppo territoriale nella regione transfrontaliera insubrica*,

alla stessa lentezza di Giulio Cesare” (Braudel, 1979, p. 376) ma questa “costanza” non significa che i due vivessero nel medesimo contesto sociale e territoriale. In questo senso appare dunque abbastanza “scontato” che il fattore trasporto costituisca un elemento esplicativo tra altri per comprendere le dinamiche di sviluppo sociale e di riflesso territoriale.

Consideriamo il Ticino. Nell’ambito della storia recente è possibile identificare tre fasi di sviluppo dei trasporti che hanno profondamente influenzato lo sviluppo territoriale in Svizzera e nel Canton Ticino.

Fase 1 (1880 – 1940): quella dello sviluppo delle grandi linee ferroviarie nazionali (in particolare la costruzione della Gotthardbahn) che modificarono l’organizzazione rurale tradizionale delle regioni attraversate (precedentemente basate su piccole unità), nel caso del Ticino lungo la nuova direttrice socio-economica Nord-Sud.

Fase 2 (1950-1990): quella della motorizzazione di massa e della costruzione delle strade nazionali (come ad esempio l’autostrada A2) che alimentò la “grande trasformazione del territorio” (Carloni, 1998), espressa dall’instaurarsi di un regime d’urbanizzazione diffusa a bassa densità.

Fase 3 (1990 - oggi): quella della rinascita delle ferrovie regionali (come ad esempio lo sviluppo della S-Bahn TILO nell’area transfrontaliera insubrica) nella quale si assiste a nuove forme di densificazione policentrica negli agglomerati urbani nei pressi delle stazioni ferroviarie.

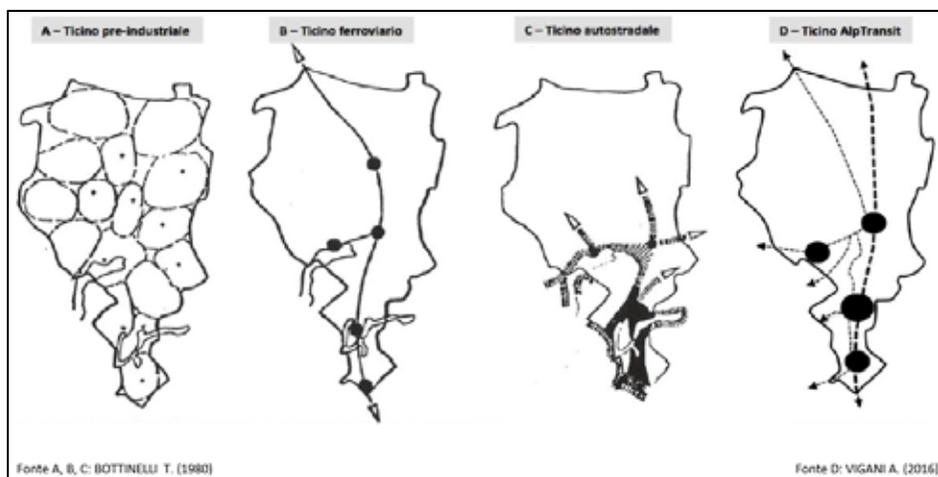


Fig. 1. Relazioni tra infrastrutture di trasporto e organizzazione territoriale in Ticino

La riscoperta del traffico ferroviario regionale, intesa come una serie di investimenti volti a modernizzare le diverse infrastrutture ad esso connesse (come ad esempio stazioni, spazi pubblici, immobili, servizi e commerci limitrofi), si pone come una risposta a due problemi. Il primo problema è certamente quello legato al traffico che paralizza sempre più gli agglomerati. In quest’ottica risulta indispensabile migliorare gli interscambi tra i diversi vettori

di trasporto. Il secondo problema è quello legato allo sviluppo territoriale. Si tratta, infatti, di creare le condizioni quadro favorevoli per un aumento quantitativo e qualitativo delle densità insediative nei pressi delle stazioni ferroviarie, tale da strutturare una rete policentrica di centralità secondarie capace di fare sufficiente “massa critica” e di scongiurare così il rischio di semplice attraversamento per un cantone come il Ticino situato lungo un importante asse di transito europeo.

La relazione trasporti-territorio nella letteratura scientifica

All'apparente evidenza storica relativa agli stretti legami tra l'evoluzione del sistema di trasporto e i cambiamenti nell'organizzazione del territorio, si contrappone una ben più articolata fioritura di studi teorici ed empirici su questa complessa tematica. Non potendo entrare nel dettaglio di ciascun studio è possibile tuttavia riassumere, anche in questo caso, tre grandi fasi: fase I (“crescita economica”), fase II (“effetti strutturanti”), fase III (“effetti territoriali”).

		Effetti presunti	
		Sviluppo economico	Trasformazioni spaziali
Modello	casualità semplice (diretta e automatica)	FASE I “crescita economica” (1850 – 1950)	FASE II “effetti strutturali” (1950 – 1980)
	relazioni complesse (indiretta e condizionale)		FASE III “effetti territoriali” (1980 – 2010)

Fig. 2 Le tre fasi della relazione trasporti-territorio

Queste tre fasi riflettono l'evoluzione di due modelli o se si preferisce due paradigmi di riferimento imposti dalle esigenze delle varie epoche (causalità dirette semplici e relazioni indirette complesse) e tre tipologie di effetti spaziali (effetti economici, effetti strutturanti e effetti territoriali).

A partire dalla rivoluzione industriale e, grazie allo sviluppo della ferrovia (fase 1), il miglioramento delle condizioni di trasporto era visto come la condizione fondamentale per la crescita economica. La ricerca teorica considera infatti i trasporti come un fenomeno unicamente economico e si concentra sulle condizioni quadro necessarie alla propagazione e alla diffusione della crescita. I padri fondatori dell'economia spaziale (Von Thünen a metà del XIX secolo, Weber e Lösch a metà nel XX) spiegarono così l'organizzazione spaziale come il risultato di una “spazializzazione” dei costi di trasporto. A partire dalla metà del secolo scorso (fase 2), il nuovo progresso tecnologico legato allo sviluppo dei trasporti motorizzati impose con urgenza l'ammodernamento delle infrastrutture stradali le quali, rivoluzionando l'accessibilità dei territori (diffusa e continua) avrebbero dovuto, secondo la credenza di allora, trasformare e “strutturare” nel profondo la società e il territorio. Questo processo è indubbiamente avvenuto ma le modalità con le quali esso si è manifestato sono state di

natura ben più articolata. In questo periodo si afferma il cosiddetto approccio degli “effetti strutturanti” volto, non più unicamente a quantificare i “benefici economici” delle nuove infrastrutture, ma soprattutto a fornire argomenti per legittimare gli ingenti investimenti che queste opere comportavano. La dimensione strutturante, basata come nella precedente fase su presunte causalità dirette e automatiche, non si manifesterebbe solo nella crescita economica ma anche negli usi, costumi e preoccupazioni della società stessa. Ancora oggi, la realizzazione di grandi opere è in effetti invocata come una condizione indispensabile allo sviluppo (soprattutto nei paesi del Sud). La stessa vita politica è in molti paesi scandita da discorsi e grandi cerimonie, dall’apertura di un cantiere infrastrutturale sino al fatidico “taglio del nastro”. Si potrebbe in questo senso asserire che l’infrastruttura è realmente strutturante per quanto attiene alla kermesse politica chiamata al suo finanziamento. Del resto, anche alle nostre latitudini, il tema del Gottardo (risanamento del tunnel stradale e aperture dei tunnel ferroviari di base) è un esempio evidente di come le infrastrutture strutturino l’agenda politica e mediatica del paese. Gli economisti spaziali, dal canto loro, hanno contribuito ad alimentare “scientificamente” la convinzione della dimensione strutturante dei trasporti attraverso una molteplicità di studi e modelli sull’utilizzo del suolo, nei quali il trasporto gioca spesso il ruolo chiave per spiegare l’andamento dei valori fondiari e la localizzazione delle attività in funzione della distanza dal centro città.

La critica agli effetti strutturanti si presenta soprattutto come una critica all’apparente e infondato automatismo mediante il quale un’infrastruttura modificerebbe in modo diretto i contenuti e l’organizzazione territoriale. Negli ultimi decenni del secolo scorso diversi ricercatori hanno messo quindi in luce l’inesistenza di questi “effetti strutturanti”. Questi effetti sarebbero stati in un qualche modo il prodotto delle esigenze politiche (soprattutto del secondo dopoguerra): alle autorità servivano argomenti da parte dei ricercatori per legittimare grandi investimenti. Tra le voci più critiche vi è senza dubbio quella di J-M Offner (1993) che, nel suo celebre articolo *Les “effets structurants” du transport: mythe politique, mystification scientifique*, basandosi su un’abbondante letteratura prodotta tra gli anni ’70 e ’80 del secolo scorso, ha sintetizzato abilmente i numerosi dubbi empirici e teorici sulla questione. Offner propone quindi di considerare il rapporto trasporti-sviluppo territoriale come un processo di convergenza basato su un modello di adattamento reciproco. In questo senso, ad esempio, *“le TGV ne provoque pas la création des technopoles mais il est le mode de transport correspondant le mieux, à un moment donné, à l’apparition de nouvelles formes d’organisation spatiale des entreprises innovantes”* Allo stesso modo *“Les transports collectifs urbains en site propre ne valorisent ni ne dévalorisaient les centres villes, mais ils constituent un élément du type européen de la centralité urbaine”* (Offner, 1993, p. 239).

Il superamento di approcci basati su relazioni semplici, dirette e automatiche, e l’impossibilità di confutare un’apparente simbiosi tra i progressi dei trasporti e lo sviluppo territoriale, ha imposto la ricerca di nuovi approcci per discernere questa relazione in realtà basata su dinamiche complesse, interdipendenti, indirette e condizionali. È in particolare la presa di coscienza del carattere “condizionale” del fenomeno che distingue questa fase 3. Non sarebbero infatti tanto le infrastrutture di trasporto a generare degli effetti sul territorio ma

piuttosto l'efficacia di misure d'accompagnamento adottate dai vari attori in gioco per valorizzare i potenziali presenti. Questo fatto è stato confermato da diversi studi *ex post* svolti dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) su diverse infrastrutture di trasporto in Svizzera (ad esempio il tunnel stradale della Vue-des-Alpes, il tunnel ferroviario di base del Lötscheberg o la circonvallazione ovest di Zurigo/A4 attraverso il distretto di Knonau). Tra i principali insegnamenti di questi studi vanno menzionati: l'assenza di una correlazione diretta e automatica tra la realizzazione di una nuova offerta di trasporto e lo sviluppo di nuove attività; la difficoltà di isolare degli effetti particolari rispetto ad uno sviluppo socioeconomico più generale; il lungo tempo necessario alla manifestazione di cambiamenti nell'organizzazione e nella tipologia di attività nel territorio; infine il rafforzamento di dinamiche già esistenti ed il ruolo decisivo giocato dagli attori. Per il tunnel di base del Lötschberg (TBL) si è ad esempio osservato come l'Oberland bernese (regione meno favorita dal miglioramento dell'accessibilità e che temeva un deterioramento dell'attrattività turistica), abbia saputo compensare in parte gli effetti diretti del TBL grazie alla capacità imprenditoriale degli attori regionali e locali (ARE, 2012). L'importanza delle misure di accompagnamento adottate dagli attori ha così spinto l'ARE a identificare precocemente possibili misure di accompagnamento favorevoli alla miglior coordinazione tra trasporti e insediamenti e al conseguimento dei diversi obiettivi alla base della realizzazione di una nuova infrastruttura di trasporto (ad esempio obiettivi legati alla mobilità di persone e merci, alla protezione dell'ambiente, allo sviluppo economico regionale, ecc.).

La relazione trasporti-territorio in un nuovo studio empirico: il progetto MAG

L'apertura progressiva del nuovo asse ferroviario del San Gottardo, con il tunnel di base del Gottardo (TBG, nel 2016), del Ceneri (TBC nel 2020) e del corridoio 4 metri da frontiera a frontiera per il trasporto delle merci (a partire dal 2020), offre un'occasione unica in Svizzera per monitorare gli effetti di una nuova grande infrastruttura prima, durante e dopo la sua entrata in funzione. Con il progetto Monitoraggio Asse Gottardo (MAG), l'ARE, assieme agli Uffici federali dei trasporti (UFT), delle strade (USTRA), dell'ambiente (UFAM) e ai cantoni Ticino e Uri, seguirà lo sviluppo del traffico di persone e merci lungo il nuovo asse e i relativi impatti sull'ambiente e sul territorio grazie ad un monitoraggio articolato in tre fasi (prima dell'apertura del TBG, prima dell'apertura del TBC e una volta in funzione l'intero nuovo asse).

Ad ogni fase del MAG verranno raccolti, analizzati e confrontati dati sulla base di un nuovo sistema di analisi degli effetti territoriali (SAET). Quest'ultimo riprende e perfeziona gli elementi della metodologia precedente denominata TRIPOD², ovviando in particolare a due limiti principali: la difficoltà di differenziare gli impatti misurati sul territorio rispetto agli effettivi benefici per le regioni/località (da ciò l'inserimento nel modello degli obbiettivi perseguiti dagli attori istituzionali); l'influenza di diversi altri fattori esterni che

2 Il Tripod analizza gli effetti territoriali come la combinazione di tre fattori esplicativi: gli effetti diretti dell'infrastruttura (accessibilità, impatti ambientali), i potenziali presenti (attività economiche, popolazione residente, tipologia di spazi e territori) e le strategie degli attori (politiche, comportamenti individuali...)

condizionamento lo sviluppo dei traffici e del territorio senza ricondursi necessariamente all'infrastruttura analizzata (ad esempio la congiuntura internazionale, dei ritardi nella costruzione di infrastrutture di accesso...).

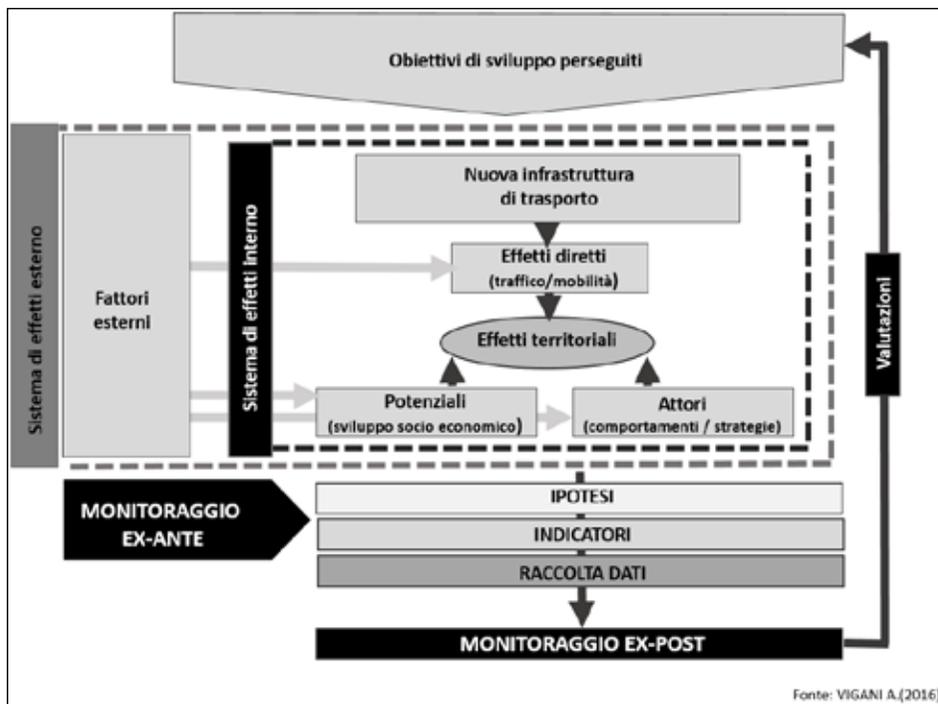


Fig. 3. Sistema di analisi degli effetti territoriali (SAET)

Rispetto a TRIPOD, l'approccio SAET costituisce sia un modello di analisi sia una metodologia in quanto definisce le tappe necessarie per lo svolgimento di uno studio *ex-ante* + *ex-post*. Ad esso sono inoltre integrati gli obiettivi perseguiti che costituiscono il quadro di riferimento indispensabile per la distinzione tra gli effetti territoriali e gli effettivi benefici (ipotizzati).

Conclusioni

I trasporti costituiscono da sempre un fattore fondamentale per lo sviluppo economico e territoriale. In un mondo reticolare e globalizzato le infrastrutture di trasporto non permettono più, da sole, di influenzare in modo deciso lo sviluppo del territorio. Un esempio interessante ci è offerto dai cosiddetti "spazi intermedi", ossia quelle regioni in cui spesso, alla presenza di grandi infrastrutture (si tratta per definizione di spazi situati tra centri di ordine superiore) si aggiungono altre caratteristiche tipiche come, ad esempio, quelle proprie delle regioni transfrontaliere. In questi complessi territori doppiamente intermedi (a causa della loro posizione lungo gli assi di transito e a causa della loro funzione di transizione su

una scala politico-istituzionale) le infrastrutture giocano un ruolo chiave. Attorno e grazie ai grandi progetti infrastrutturali si tessono infatti diverse forme di cooperazione tra attori istituzionali e privati che, partendo da problematiche prettamente funzionali (pianificazione e costruzione dell'infrastruttura), si allargano ad altri ambiti sociali ed economici sino a questioni prettamente d'ordine territoriale. Ne sono un bel esempio i progetti d'agglomerato transfrontalieri di Ginevra e Basilea in cui, per diverse misure infrastrutturali, si sono associate riflessioni e progetti condivisi di matrice territoriale. La realizzazione del nuovo grande asse ferroviario del Gottardo è in quest'ottica un'occasione da non perdere.

Bibliografia

- ARE (2007), *Effetti territoriali delle infrastrutture di trasporto. Imparare dal passato... per il futuro. Sintesi*, Berna, Ufficio federale dello sviluppo territoriale.
- ARE (2012), *Verkehrliche und räumliche Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels*. Bern, Bundesamt für Raumentwicklung.
- ARE (2015), *Effets territoriaux des infrastructures de transport en Suisse : rapport de synthèse historique (résumé)*, Berne, Office fédéral du développement territorial.
- BRAUDEL F. (1979), *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*, Paris, Armand Colin.
- BOTTINELLI T. (1998), “Il ruolo dei traffici nella formazione del Ticino moderno”. (on line) http://www4.ti.ch/fileadmin/DECS/DS/Rivista_scuola_ticinese/ST_n.98/ST_98_Bottinelli_ruolo_traffici_formazione_Ticino_moderno.pdf
- CARLONI T. (1998), “La grande trasformazione del territorio”, in Ceschi R. (a cura di), *Storia del Cantone Ticino: il Novecento*, Bellinzona, Ed. Casagrande.
- MERENNE E. (2008), *Géographie des transports*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- OFFNER J.-M. (1993), « Les “effets structurants” du transport: mythe politique, mystification scientifique », in *Espace géographique*, Tome 22, n°3, 1993, pp. 233-242.
- PLASSARD F. (2003), *Transport et territoire*, Paris, La Documentation française.
- RATTI R. (2014), « Globalizzazione, territori e spazi di frontiera. Tipologia degli effetti spaziali delle vecchie e nuove frontiere e applicazione all'area dell'Insubira », in Mazzoleni O., Ratti R. (a cura di), *Vivere e capire le frontiere in Svizzera*, Locarno, Dadò Editore, pp. 61-77.
- VIGANI A. (2016), *Trasporti e sviluppo territoriale negli spazi intermedi: l'esempio della regione transfrontaliera insubrica*, Tesi di dottorato, Université de Lausanne, Faculté des Géosciences et de l'environnement.

Uno sguardo sul Ticino di domani

Remigio Ratti, economista, Università di Friburgo

Introduzione

Lavorare sulle visioni e sugli gli scenari mi è sempre piaciuto. Vi ringrazio quindi per avermi invitato a questa tavola rotonda sul Ticino all'orizzonte 2035¹. L'approccio in termini di scenari significa descrivere possibili situazione future partendo da ipotesi di sviluppo diverse. L'utilità dell'esercizio consiste soprattutto nel dovere simulare i possibili processi e le probabilità di raggiungimento del quadro prospettato. Uno scenario è costruibile a partire da tendenze in atto, dall'analisi critica dei vettori d'impatto economico, sociale e territoriale ma anche, e soprattutto, dall'intercettazione di vere e proprie biforcazioni nella traiettoria di sviluppo o nell'identificazione di "germi" nuovi che potrebbero diventare i vettori del domani e fonte di progettualità e strategia politica. Pensando al 2035 e ad uno scenario che non sia quello del "Ticino zona grigia" tra spazi metropolitani a sud e al nord delle Alpi. Limitandomi ad alcuni spunti significativi, vi propongo due temi, due progetti che mi stanno particolarmente a cuore e che vorrei vedere affrontati nel passaggio dall'approccio dei ricercatori a quello politico.

Alptransit, una lettura geografica

Il primo tema è quello di un Alptransit che non deve ridursi a quello - sia pur epocale nella sua dimensione tecnologica - nella realizzazione delle tre gallerie ferroviarie di base del Loetschberg (34 km; 2007), del San Gottardo (57km; 2016) e del Monte Ceneri (15 km; 2019/20). Se queste gallerie - in particolare quelle dell'asse gottardiano trasformano il passaggio transalpino in una ferrovia di pianura, esse rappresentano solo il cuore mentre mancano ancora le arterie a nord e a sud di quel corridoio denominato TEN-T europeo "Re-no-Alpi-Mediterraneo" che copre buona parte della "banana blu", la dorsale economica e demografica dell'Europa occidentale di Roger Brunet.

Alptransit si ferma praticamente a Lugano e così sarà fino al 2054, quando sarebbe prevista la fine dei lavori della tratta Lugano-Chiasso, quindi l'ultimo segmento della Anversa/Rotterdam - Genova! Le implicazioni sono molteplici e toccano le varie scale.

¹ Questo testo riprende l'intervento dell'autore in occasione della tavola rotonda "Ticino 2035" che ha avuto luogo in occasione della giornata organizzata il 25 aprile 2015 a Bellinzona da GEA-associazione dei geografi "Da Timbuctù alla Città Ticino. Vent'anni di cultura geografica". I temi sono poi stati sviluppati negli ultimi capitoli della recente pubblicazione di Remigio Ratti *L'asse ferroviario del San Gottardo. Economia e geopolitica dei transiti alpini* (2016).

Cominciamo da quella regionale. Se la Berna federale e il suo Ufficio dei trasporti pensa di lasciare la linea ferroviaria tra Lugano e Chiasso così com'è fino al 2050, dall'altro lato nel medesimo tempo l'USTRA - l'Ufficio federale delle strade - prevede le sei corsie autostradali tra Mendrisio e Lugano. Certamente questa tratta è al limite del collasso durante più ore al giorno; ma di nuovo si avverte tutta l'incongruenza (come nel caso del lago Lemano) di pianificazioni settoriali a compartimenti stagni. Così - le stime sono dell'ingegner Pierino Borella - le sei corsie autostradali riverserebbero 12-15'000 vetture in più al giorno nel tessuto dell'agglomerato luganese, mentre non si pensa che la tratta ferroviaria tra le due località rappresenta l'asse che domani collegherà i due metro, quello del triangolo della Città-Ticino (Bellinzona-Locarno-Lugano) a partire dal 2020 con l'entrata in funzione della galleria del Ceneri e quello della città policentrica transfrontaliera Como/Chiasso-Mendrisio-Varese/Gallarate-Malpensa, dal 2018, quando entrerà in funzione la bretella ferroviaria Stabio-Arcisate. Anticipando e realizzando a tappe (parziale semplice binario) la Lugano-Chiasso (con finestra a Mendrisio) entro il 2030-35 lo scenario della mobilità ticinese e transfrontaliera vedrebbe completata la sua vera e propria rete metropolitana.

A scala transfrontaliera-intermetropolitana AlpTransit deve arrivare ugualmente entro il 2030-35 fino a Milano, poiché si tratta, e lo abbiamo perso di vista, di un progetto trainante e federatore tra macroregioni europee. Sotto il motto promosso da Coscienza svizzera: "Nuove frontiere: San Gottardo, Ferrovia d'Europa", il 6 giugno prossimo, un coraggioso gruppo di promotori - denominato LU-Mi-Med (Lugano, Milano, porti liguri/Mediterraneo) e fautori di nuove soluzioni di finanziamento misto (impiego di fondi pensionistici, per esempio) esporrà all'EXPO di Milano gli elementi di un avvanprogetto per il completamento degli accessi a sud del San Gottardo più mirato ed efficiente. Se le gallerie di AlpTransit stanno vedendo la luce è solo grazie alle aspettative per il traffico merci e per il suo trasferimento gomma-ferro. Tuttavia il prodotto "secondario" del traffico viaggiatori mi sembra sia stato sottovalutato in termini quantitativi e di offerta internazionale (ma anche di entrate finanziarie) per le tratte transfrontaliere e intermetropolitane.

A scale europea e della gestione dei flussi commerciali è cruciale prendere coscienza della rivoluzione rappresentata dal raddoppio delle capacità del canale di Suez. L'Egitto lo ha messo in cantiere come progetto vitale per il suo sviluppo legato ai movimenti delle grandi navi porta contenitori che fanno la spola dalla Cina e dal Sud-Est Asiatico verso l'Europa e il Nord-America. I grandi operatori della catena logistica mondiale hanno infatti investito sia nelle navi, sia nelle banchine apposite nei porti e nei necessari retroporti o "porti secchi". Liberandosi dai condizionamenti dei vecchi porti, concentrandosi su alcuni - liguri in particolare - le navi supercontainer (18'000, pari a 150 e più treni) risparmiano fino a 6-8 giorni rispetto all'alternativa di Rotterdam/Anversa. E questo, cosa centra con il Ticino? Vi lascio solo immaginare lo scenario se questi contenitori da e per i porti liguri (Savona/Vado più specificatamente) prendessero la via della strada per mancanza di una strategia intermodale coinvolgente anche gli operatori della logistica intercontinentale. Uno scenario che dovrebbe far riflettere chi pensa che la Svizzera possa avere quale strategia il trasferimento gomma-ferro semplicemente tra confine e confine.

Aspetti della politica transfrontaliera

Il secondo tema è quello della Politica transfrontaliera, e più precisamente della correzione della struttura degli insediamenti produttivi secondo la logica unilaterale del cogliere, con una localizzazione in Ticino/Mesolcina, rendite di frontiera. L'insediamento di industrie della vicina penisola che si rifugiano in Ticino e la relativa banalizzazione del territorio è sotto gli occhi di tutti, nonché all'origine di un pendolarismo transfrontaliero fuori controllo o che comunque manifesta problemi strutturali per il nostro sistema economico e del lavoro. Non tanto perché fenomeni nuovi, ma perché è caduta giuridicamente e di fatto la tradizionale suddivisione tra posti di lavoro per residenti (specie nel terziario) e posti di lavoro per stranieri non residenti, finora una caratteristica del settore industriale.

Sono problemi di squilibrio che caratterizzano anche altre regioni di frontiera. E qui invito tutti voi ad analizzare il caso del Lussemburgo, grande magnete di lavoratori e croce per lo sviluppo dei territori confinanti, addirittura di tre nazioni.

In mancanza di tempo vi chiedo uno sforzo di concentrazione per immaginare l'inimmaginabile: pensare a dei Parchi Industriali Integrati, meglio - come ho cercato di denominarli - ad "Aree d'Armonizzazione e d'Aggregazione Transfrontaliere". Aree economico-industriali a tripla A (AAA-T) da localizzare sia su territorio ticinese (per esempio aree riconvertibili della stazione ferroviaria di smistamento di Chiasso) sia al di là della frontiera (Varese, Val Cuvia; Comasco). Se è vero - come affermato nel recente studio dell'IRE "Ticino Futuro" che l'avvenire è "fondato sull'integrazione tra secondario e terziario" - allora, includendo una riflessione su coesione sociale e solidarietà è lo Stato a garantire condizioni quadro adeguate, perché non pensare che una parte specifica dei frontalieri possa restare e produrre a casa loro nelle "AAA-T", nel pieno gioco di interessi reciproci italiani e svizzeri? Lo studio dell'IRE, senza spingersi nella nostra proposta, ci indica addirittura in quali ambiti la realtà produttiva è già vicina a questo concetto, indicandoci tre meta-settori: moda, biotecnologie, meccatronica, ai quali noi aggiungiamo la logistica integrata.

Un accordo internazionale e transfrontaliero dovrebbe identificare la delimitazione del/i territorio/i denominati "Zone a" è firmato dagli stati nazionali (quale implementazione intelligente dei principi di libertà europei e compatibilmente con il voto popolare sull'immigrazione di massa) e all'interno di questo le amministrazioni pubbliche (Lombardia, Ticino), le istituzioni locali, le organizzazioni territoriali tripla A", nonché l'oggetto e i contenuti passibili di interventi, nonché le regole e le procedure da applicare. In base all'accordo quadro i singoli attori economici e sindacali possono firmare accordi, promuovere progetti, implementare azioni di sostegno, sulla base di regole semplificate e predefinite.

Queste idee, presentate una prima volta ad uno specifico incontro a Como dei Rotary della frontiera italo-svizzera, non sono sfuggite alla Presidenza del Consiglio Regionale di Lombardia (commissione per i rapporti transfrontalieri) e al suo centro studi EUPOLIS di Milano. In Ticino non si è invece usciti anche nelle riflessioni dallo stretto binario della questione della tassazione dei frontalieri che, oltre al tempo perso, sta portando scarsi frutti ed anzi, a distruggere quella comunità d'interesse tra comuni di frontiera che la vecchia formula dell'investimento in loco dei ristori di una parte delle imposte alla fonte pagate a Cantoni e Comuni svizzeri d'impiego ha potuto garantire negli scorsi quarant'anni.

I classici del pensiero geografico. Walter Christaller e la teoria delle località centrali

Tiziano Moretti

In ogni campo di studi ci sono delle personalità il cui nome finisce per essere strettamente associato ad una teoria che esse hanno contribuito a realizzare. Nel campo degli studi geografici, questo destino è toccato a Walter Christaller legato, ormai, alla sua teoria delle località centrali. Chi è stato Christaller? E perché è giunto ad elaborare quella visione del mondo che lo ha reso famoso? Walter Christaller nacque nel 1893 in una famiglia di modeste condizioni economiche, ma non priva di tradizioni culturali. Il padre, infatti, era un pastore protestante e la madre era scrittrice. Pur mostrando, fin da giovanissimo, uno spiccato interesse per le carte geografiche sulle quali amava fantasticare attribuendo nuovi e diversi confini agli stati, disegnava nuove vie di comunicazione e faceva nascere nuove realtà urbane, Christaller preferì dedicarsi agli studi di economia. Costretto ad interrompere gli studi a causa dello scoppio del primo conflitto mondiale, il giovane studioso poté riprendere la via dell'università solo nel 1930 svolgendo, nel frattempo, diverse attività. Nel corso di questi anni, infatti, egli si occupò della riforma agraria e fu attivo nel campo delle costruzioni e della pianificazio-

ne urbana. Senza dubbio, fu l'incontro con il geografo Robert Gradmann, avvenuto alla ripresa degli studi, che impresso un corso completamente nuovo alla sua carriera di studioso. Gradmann, infatti, era un intellettuale particolarmente eclettico i cui interessi spaziavano dall'economia alla storia senza trascurare le scienze della natura. Nel corso di uno dei suoi seminari, Christaller ebbe modo di conoscere le tesi sostenute da un altro studioso, Hugo Hassinger, secondo le quali l'analisi del benessere e del reddito nazionale non erano temi di pertinenza propri della geografia. Colpito da queste conclusioni che non riuscivano a convincerlo, Christaller indagò, nel suo lavoro di tesi, i rapporti che, secondo lui, dovevano intercorrere tra una precisa realtà economica e il territorio in cui essa si manifestava. A dire il vero, il tema era già stato oggetto di diversi studi a partire già nel XIX secolo. Basti citare, per i paesi di lingua tedesca, il nome di von Thünen. Da questa tradizione, Christaller attinse i concetti di punto centrale e di circondario, nonché, l'idea della funzione mediatrice del traffico svolta da un insediamento urbano. Sulla base di queste premesse e, sfruttando l'esperienza acquisita nella realtà agricola della Germania, Christaller mise in luce l'esistenza di una regolarità nella distribuzione dei centri abitati nella Germania meridionale. Erano così gettate le premesse per l'opera che lo rese celebre nel mondo degli studiosi, *Le località centrali nella Germania meridionale*, apparsa nel 1933. Con questo studio, Christaller intendeva offrire una spiegazione razionale della diffusione dei centri abitati sulla base di un modello da applicare alle diverse realtà territoriali. La visione che sottostava alla sua interpretazione può essere ascritta al paradigma teorico del funzionalismo, applicato

con successo in diverse scienze sociali. In breve, secondo la visione funzionalista, una struttura sociale può essere accostata ad un organismo nel quale i singoli membri operano come un insieme. Il modello proposto da Christaller poggia su una serie di ipotesi fortemente dipendenti da specifiche realtà economiche e territoriali. Prima di tutto, lo studioso aveva in mente uno spazio geografico omogeneo in grado di offrire la possibilità di una modellizzazione adeguata. In questo spazio il comportamento dei consumatori sarebbe stato all'insegna dell'ottimalità sulla base della minimizzazione di costi relativi al trasporto delle merci in base alla distanza percorsa e sull'assunto che l'offerta di merci è garantita a tutto il territorio considerato. All'interno di questo spazio ideale, esistono dei centri urbani che offrono beni e servizi. Essi sono al centro di una determinata porzione di spazio che possono servire nel modo più conveniente e soddisfacente possibile. Il punto essenziale, per Christaller, è rispondere a questa domanda: come si organizzano sul territorio questi centri urbani in modo da realizzare una disposizione gerarchica? Sulla realtà territoriale si compongono diversi livelli di località centrali che si trovano nel cuore di un ideale esagono, la figura geometrica in grado di ottimizzare al meglio i principi fondamentali che, secondo Christaller, regolano la localizzazione urbana. Questi principi sono rispettivamente il principio di mercato, il principio del trasporto e il principio amministrativo. In questo senso, Christaller riconosce non tanto una vera e propria legge, ma piuttosto una regolarità, che presiede la disposizione spaziale dei centri urbani secondo la quale ogni centro maggiore produce i beni e i servizi del suo rango gerarchico, quindi anche i beni e i servizi dell'ordine inferio-

re. Il modello, è facile intuire, prestava il fianco a numerose critiche. In primo luogo era la sua astrattezza a lasciare perplessi. La teoria, inoltre, sembrava eccessivamente "economica" ai geografi e troppo "geografica" agli economisti. Tuttavia, la visione di Christaller riuscì a superare il fuoco di sbarramento dei critici e lo studioso continuò ad affinare le sue idee. Ancora negli anni Cinquanta e negli anni Sessanta diversi convegni scientifici avranno come oggetto le sue idee orientandole, spesso, nella direzione di un sempre maggiore formalismo improntato alla statistica e alla matematica. Oggi, a distanza di diversi decenni dalla scomparsa di Christaller, avvenuta nel 1969, le sue idee suscitano ancora l'interesse presso tutti coloro che apprezzano la dimensione interdisciplinare nell'indagine scientifica. Al centro delle idee dello studioso tedesco, al di là della dimensione strettamente geografica, convergevano aspetti peculiari della psicologia, delle scienze politiche, dell'economia e della sociologia. In altre parole, esse si configuravano già all'insegna di un'epistemologia della complessità attorno alla quale ruota la riflessione scientifica contemporanea.

Nuovo Atlante Svizzero interattivo

L'Istituto di cartografia e geoinformazione del Politecnico federale di Zurigo pubblicherà nella primavera del 2017 una nuova edizione dell'*Atlante mondiale svizzero* che offrirà nuovi e aggiornati contenuti in una rinnovata veste grafica. Segnaliamo che il sito <http://schweizerweltatlas.ch> offre inoltre una versione interattiva dell'atlante e dei modelli di visualizzazione tridimensionali, efficaci complementi della versione cartacea e che chi si abbonerà alla newsletter potrà ricevere costantemente utili informazioni.

Il premio Vautrin-Lud 2016

Il premio Vautrin-Lud attribuito al *Festival international de géographie* di Saint-Dié-Des-Vosges a Maria Dolors Garcia Ramon. Nata nel 1943, è professore emerito presso l'Università Autonoma di Barcellona e membro dell'Academia Europaea dal 1998. I suoi campi di interesse sono molteplici: ha lavorato su la geografia rurale, la storia del pensiero geografico, gli spazi pubblici urbani, la geografia di genere. Tra i suoi libri ricordiamo *Mujer y agricultura en España: Trabajo, Género y Contexto regional* (1994) e *Women of the European Union: the politics of work and daily life* (1996), quest'ultimo pubblicato con Janice Monk. La sua carriera dimostra una grande apertura internazionale, sia nei confronti del mondo anglofono, in particolare gli Stati Uniti, che nei confronti del mondo latino-americano.

Segnaliamo che il prossimo FIG sarà dedicato al tema "Territori umani e mondi animali" e avrà luogo dal 29 settembre al 1° ottobre 2017.

A.Ge.I. Giornate della Geografia

2016, Napoli 8-10 settembre 2016:

Mediterraneo frontiere, città, territori

Si è svolta, dall'8 al 10 settembre, nella suggestiva cornice dell'Aula delle Mura Greche di Palazzo Corigliano a Napoli, l'edizione 2016 delle Giornate della Geografia promosse dall'Associazione dei Geografi Italiani (A.Ge.I.) e dal Dipartimento di Scienze Umane e Sociali dell'Università "Orientale". Il tema del convegno, *Mediterraneo frontiere, città, territori*, ha affrontato da una pluralità di prospettive che hanno spaziato dalla geopolitica e dalla geografia economica alla storia, dal diritto alla letteratura, il complesso mosaico offerto dalle tante realtà che si affacciano sul Mediterraneo. Il sapere geografico, attento interprete della complessità del mondo, si è confermato come il filo conduttore in grado di spiegare le diverse dinamiche che contraddistinguono il presente di questo mare così la contemporaneità di questo mare così colmo di storia.

Small City Public Space*

La piccola città rappresenta una situazione urbana particolare. Nel corso del tempo questa realtà, caratterizzata in apparenza da una ristrettezza di risorse, ha subito delle trasformazioni significative innescate dalla globalizzazione: se prima rappresentava il gradino più basso di un'ipotetica gerarchia urbana, oggi si appropria alle grandi città in termini comparativi e non solo di dipendenza. La piccola città è in costante ridefinizione e sembra oscillare tra uno stato d'intensità urbana che la rende dinamica, diversa, imprevedibile, vitale, intrigante, unica e competitiva, e uno d'inconsistenza urbana quindi prevedibile, statica e monotona. In questa ottica, è lo spazio pubblico che sembra essere in grado di far tendere la piccola città in direzione di una delle due propensioni. Per confrontarsi al meglio con questi temi, sembra quindi significativo indagare da un lato le caratteristiche dello spazio pubblico e dall'altro i suoi fruitori. In che modo si può caratterizzare una città attraverso il suo spazio pubblico? Come misurare le caratteristiche dello spazio pubblico in un contesto urbano? Quali sono le dinamiche e le logiche di appropriazione dei giovani dello spazio pubblico? E in che modo quest'ultime influiscono nella definizione della dimensione di una città? Queste sono alcune domande a cui la tesi cerca di rispondere. Come caso di studio particolare è stata scelta la città di Locarno che, a priori, sembra mostrare delle problematiche tipiche di una piccola città. Sono stati selezionati i giovani come gruppo sociale pertinente per lo spazio pubblico della piccola

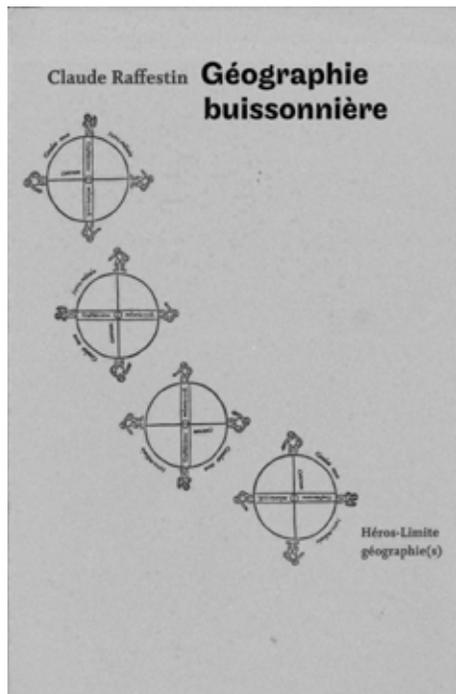
città, poiché si può presumere che siano dei forti utilizzatori, in prevalenza in modo non funzionale e innovativo, per esempio con l'uso delle nuove tecnologie della comunicazione.

Attraverso osservazioni sistematiche, interviste a esperti e con un sondaggio condotto in una Scuola media e presso il Liceo di Locarno, la tesi ha potuto indagare le proprietà materiali e immateriali dello spazio pubblico, evidenziare le relazioni che intervengono nella sua costruzione attraverso i suoi fruitori, indagare la territorialità giovanile. Questo per identificare le modalità e logiche che regolano l'appropriazione giovanile dello spazio pubblico in un contesto particolare e in generale il ruolo dei giovani nella partecipazione alla trasformazione della città.

* Simone Garlandini, *Small City Public Space*, tesi di dottorato sostenuta nel dicembre 2014 al Politecnico federale di Losanna (EPFL).

Claude Raffestin, **Géographie buissonnière**, Ed. Héros-Limite, Genève, 2016, pp. 190.

Il titolo del volume di Claude Raffestin *Géographie buissonnière*, presentato a fine maggio a Ginevra, è di difficile traduzione. Se in francese *faire l'école buissonnière* significa letteralmente marinare le scuola, nel caso di questo libro l'espressione rimanda ad alcuni significati particolari attinenti alla ricerca svolta dal suo autore. Sottolinea in particolare una certa predisposizione di Raffestin ad uscire dai limiti imposti da una disciplina, almeno quando questa viene intesa in modo canonico, e di coinvolgere autori che operano in campi diversi rispetto a quello geografico. Il geografo ginevrino introduce nella sua riflessione il pensiero di semiologi e linguisti come Prieto, Greimas, Barthes, Luhmann, di filosofi quali Heidegger, Bachelard, o ancora Lefebvre e Foucault, e altri ancora che, comunque, non rientrano nei riferimenti abituali dei suoi colleghi. Pur non volendo costituire una sintesi dell'opera di Claude Raffestin, la raccolta di articoli contenuti ne *La géographie buissonnière* - alcuni inediti, altri già pubblicati in riviste -, presenta una forte coerenza. Il libro si apre con una sezione (intitolata *Reflexions fondamentales*) che ha il compito di precisare gli interessi maggiori, se non le "ossessioni" di un programma intellettuale e scientifico, una sorta di "etnografia personale": "come guardo i geografi e il loro lavoro, io che appartengo a questa tribù di 'selvaggi'?" (p. 15). Nella seconda sezione (*Dialogues*) viene evocato il pensiero di alcuni autori del passato di cui Claude Raffestin ha sempre ritenuto che



potessero portare molto anche alla geografia contemporanea: Alexander von Humboldt, Élysée Reclus, Éric Dardel, a cui si aggiunge Michel Foucault. La terza sezione (*Lectures du monde*) affronta alcune dimensioni particolari come la natura, i margini o il rapporto tra denaro e territorio. Il libro si conclude delineando alcune possibili aperture e percorsi di ricerca, tra l'altro mettendo in evidenza la nozione di "geograficità" (*Horizons à parcourir*). Ci piace ricordare che il testo *Une épistémologie du dialogue avec le réel* contenuto in quest'ultima sezione, tratto da una lezione tenuta da Claude Raffestin a Bellinzona nel 1998 invitato in occasione di una giornata di studio dedicata alla riforma degli studi liceali, è stato pubblicato dalla nostra rivista nel numero 9 del 2000.

Claudio Ferrata

Cristina Del Biaggio, *Linking up the Alps. How Networks of Local Political Actors Build the Pan-Alpine Region*, Peter Lang AG International Academic Publisher, 2016, pp. 370.

L'immagine delle Alpi come regione periferica appartiene ormai al passato. Al contrario, l'area alpina, cerniera tra il Sud e il Nord del nostro continente, acquista un'importanza sempre maggiore nelle dinamiche dell'Europa contemporanea proiettata nell'età della globalizzazione. Tuttavia, la realtà della regione alpina è ancora poco conosciuta e resta troppo spesso legata a stereotipi ormai superati. È per questa ragione che il libro di Cristina Del Biaggio, frutto del suo lavoro di dottorato presso il Dipartimento di Geografia dell'Università di Ginevra, rappresenta un'utile risorsa per la conoscenza di questo straordinario territorio. Il volume affronta con dovizia di particolari e attraverso un'analisi accurata i diversi aspetti naturali e socio-culturali della regione alpina. Ne esce un quadro composito, ma ricco di informazioni sulle straordinarie potenzialità di quest'area contraddistinta da una pluralità di tradizioni culturali, dalla varietà degli ambienti naturali e, soprattutto, dalla prospettiva transnazionale che la rende un vero e proprio laboratorio per la cooperazione a livello europeo, cooperazione di cui la Convenzione delle Alpi è uno degli esempi più noti e promettenti. L'autrice si pone diversi interrogativi attraverso i quali si dipana il filo della sua indagine. Quali sono i nuovi attori socio-economici in grado di giocare un ruolo di primo piano nello sviluppo dell'intera regione? Quali nuove scale e quali livelli emergenti dovrà distinguere l'occhio del geografo che vorrà leggere questa realtà in rapido mutamento?

Su quali basi dovrà consolidarsi e crescere la rete di relazioni culturali, politiche ed economiche che innervano l'intero territorio occupato dalle Alpi? Quale futuro attende la regione alpina e quale sarà il ruolo degli abitanti? Proprio per delineare una possibile risposta a quest'ultimo interrogativo, è di particolare interesse leggere le interviste raccolte dall'autrice nel corso della sua ricerca. Antonio, un sindaco, si esprime così : “ *[Ma] che le Alpi siano senza frontiere sarebbe una bella cosa, no?*” e continua “ *Potrebbe essere interessante, perché verrebbe ritenuto che l'arco alpino, al di là dei valori culturali che ha, gioca anche un grande ruolo ambientale. Quindi che sia un'unica regione, questo potrebbe essere molto interessante, però, fra 100 anni?*” (p. 316). E Sandro, collaboratore della Convenzione delle Alpi, osserva: “ *L'ideale sarebbe di avere una macro-regione in Europa*” e prosegue “ *Dal punto di vista naturalistico lo è già, è una regione biogeografica, però non è una regione geopolitica, anzi, gli Stati l'hanno divisa. Le Alpi un tempo erano più unite di oggi, perché poi i confini degli Stati hanno tolto potere politico alle Alpi. [...] Il mio sogno è quello di vedere le Alpi come un grande Stato alpino, ovviamente non ci arriveremo mai.*” (p. 316). Sogni, speranze e scetticismo si alternano tra gli intervistati che, però, con le loro parole confermano le potenzialità racchiuse in questo territorio. È una prospettiva che suscita una nuova attenzione per questo vasto territorio come dimostra questo libro tanto interessante quanto ben documentato. Che la regione alpina possa, finalmente, rappresentare la soluzione più promettente verso un nuovo e più ragionevole modello di integrazione europea?

Tiziano Moretti

Remigio Ratti, **L'asse ferroviario del San Gottardo. Economia e geopolitica dei transiti alpini**, Armando Dadò editore, 2016, pp. 234

Terzo volume della collana diretta da Oscar Mazzoleni, "Le sfide della Svizzera", il nuovo lavoro di Ratti propone una riflessione sui significati economici e geopolitici dell'asse del San Gottardo tra passato, presente e futuro. L'autore applica la chiave di lettura dell'economia istituzionale, che consente di individuare le interrelazioni tra istituzioni (multilivello), detentrici delle regole del gioco, e le organizzazioni, formate da pochi e potenti attori, portatori d'interessi (nazionali, regionali, continentali), che tendono ad erigersi a istituzioni o a codeterminare le regole del gioco. Nell'anno delle celebrazioni della realizzazione della nuova ferrovia di base, Ratti riflette sulla storia dei trafori del massiccio del Gottardo, dalla genesi della Gotthardbahn (cap. 1) all'Alptransit (cap. 7), muovendo dall'assunto che le vie di comunicazione attraverso la Svizzera è di tale importanza da rappresentare «uno dei fattori essenziali che spiegano l'esistenza stessa della Confederazione Elvetica e della Svizzera moderna, quale costruzione tra dipendenze esterne e intradipendenze interne» (p. 151). Tre capitoli, a conclusione dell'opera, completano l'analisi e la riflessione considerando le problematiche attuali e le prospettive future: l'Alptransit nelle sue relazioni tra locale e globale (cap. 8), le sfide poste dal raddoppio del canale di Suez (cap. 9), lo sguardo sui prossimi decenni, in assenza di uno scenario a lungo termine (cap. 10).

Completano il volume un'ampia e aggiornata bibliografia e una cronologia delle gallerie di base, 1864-2050.

F.M.

Raffaello Ceschi, **Guardare avanti e altrove. Scritti civili su scuola, cultura, storia**. Casagrande, 2016, pp. 240.

Raffaello Ceschi è stato uno storico e un insegnante attento alle questioni civili del paese: per Ceschi la storia e la storiografia regionale avrebbero dovuto permettere di guardare "avanti e altrove". Questo libro raccoglie scritti diversi dell'autore, una parte di questi sono dedicati al dibattito universitario in Ticino, alla scuola pubblica e alla politica culturale, mentre un'altra parte è dedicata a una riflessione sulla storia e al suo insegnamento. Così si esprime nella sua presentazione il curatore Fabrizio Mena: si tratta di "interventi di diversa natura, redatti in momenti e contesti diversi, frutto, di volta in volta, della riflessione dello storico, dell'insegnante o del cittadino, ma tutti intimamente connessi e in grado di esprimere punti di vista originali, proposte operative, rilievi non di rado critici, incentivi alla discussione".

Marco Marcacci, Oscar Mazzoleni, Remigio Ratti, **Frontiere e coesione. Perché e come sta insieme la Svizzera**, Armando Dadò editore, 2016, pp. 204.

Coscienza Svizzera continua la sua esplorazione delle sfide che il federalismo elvetico deve sostenere negli anni della globalizzazione. In questa sua nuova pubblicazione, che si propone come la continuazione del precedente e fortunato studio "Vivere e capire le frontiere", un nutrito gruppo di autori provenienti da diversi orizzonti disciplinari indaga sulle fratture interne del passato e del presente della Svizzera. Non manca una visione del futuro attraverso la

presentazione di alcuni scenari. La pubblicazione esce all'interno di una nuova collana voluta dall'editore Daddò dal titolo "Le sfide della Svizzera"

Thierry Paquot, **Le paysage**, la Découverte, 2016, pp. 128.

Thierry Paquot è un filosofo che si è molto occupato di tematiche urbane. In questo agile libro egli propone una presentazione critica dello stato del paesaggio e dei suoi studi. Il tema è affrontato da diverse angolazioni: il contributo delle diverse discipline, il paesaggio come sentimento di natura, il paesaggio come genere pittorico e come patrimonio. Un capitolo è dedicato alle pratiche paesaggistiche e alla professione di paesaggista che si è affermata in questi ultimi anni.

Anna Marson (a cura di), **La struttura del paesaggio. Una sperimentazione multidisciplinare per il piano della Toscana**, Laterza, 2016, pp. 304.

Questo volume, curato da Anna Marson, docente di urbanista presso l'Università IAUV, raccoglie diversi contributi (tra questi anche quelli dei geografi Claudio Greppi e Leonardo Rombai) e mette in evidenza le sperimentazioni pratiche e l'impianto interdisciplinare adottato nell'allestimento del Piano paesaggistico regionale della Toscana. Con quello della Regione Puglia, questo piano funge da modello per una nuova forma di pianificazione nella quale prevale una logica orientata a fissare i criteri e le regole di trasformazione del paesaggio. Oltre alle norme, il piano paesaggistico deve introdurre conoscenze e abitudini presso chi abita: è

fondamentale che una comunità concepisca il paesaggio nella sua interezza e non solo considerando le parti di maggior pregio o di grande qualità estetica.

Museo etnografico della Valle di Muggio, **Paesaggio dell'anno 2014**, MEVM, ebook, 2016.

Questo *ebook* multimediale e interattivo contiene i testi e i video degli interventi della manifestazione organizzata dal Museo etnografico della Valle di Muggio il 23 e 24 maggio 2014 in occasione dell'attribuzione del premio Paesaggio svizzero dell'anno. È pubblicato sul sito web del museo (www.mevm.ch) e sulla piattaforma della Biblioteca nazionale svizzera e-Helvetica Deposit.

Luca Bonardi, Mauro Varotto, **Paesaggi terrazzati d'Italia. Eredità storiche e nuove prospettive**, Franco Angeli, 2016, pp. 230.

Il libro, scritto da due specialisti del tema, si divide in due distinte parti, la prima, di più ampio respiro, curata da Luca Bonardi ("Geografia e storia dei terrazzamenti agrari"), la seconda, tematica, da Mauro Varotto ("Paesaggi terrazzati che tornano a vivere") mostra la diversità della presenza di versanti terrazzati a fini agricoli e rende ragione di un'articolata distribuzione dei terrazzamenti in rapporto ai fattori geologici, morfologici e climatico-ambientali, nonché alla luce delle specificità regionali dei processi insediativi, demografici e socio-economici.

Allison L. Grenier, Giuseppe Dematteis, Carla Lanza, **Geografia umana. Un approccio visuale**, UTET Università, 2016 (nuova edizione), pp. 452.

Versione italiana di un manuale di successo adottato in corsi introduttivi alla geografia umana nelle università americane, il testo, che ha un taglio vicino alla geografia culturale, unisce tre elementi di forza della didattica della geografia a livello superiore: una pedagogia visiva integrata con un testo completo, l'utilizzo di situazioni e problemi provenienti dalla collezione della *National Geographic Society*, l'inserimento di un sistema multimediale interattivo. La versione italiana è curata da Giuseppe Dematteis e Carla Lanza.

Manfred B. Steger, **La Globalizzazione**, Il Mulino, 2016, pp. 144.

Questo agile libro traccia un quadro delle principali cause e conseguenze del fenomeno della globalizzazione esplorando le sue differenti dimensioni: politiche, economiche, culturali, ecologiche. Si tratta di una tra le più interessanti introduzioni al tema e, per questo, meritevole di essere utilizzato anche nelle scuole per comprendere un fenomeno che coinvolge la vita di tutti gli abitanti del pianeta.

Fabio Isman, **Andare per le città ideali**, Il Mulino, 2016, pp. 144.

La città ideale nasce dall'idea che l'armonica convivenza degli uomini possa realizzarsi solo in spazi che educano alla bellezza e che rispondano a precisi ideali.

Questo agile libretto introduce il tema considerando i numerosi esempi che la storia della città italiana mette a disposizione, dalla Pienza di Enea Silvio Piccolomini, alla Palmanova voluta dalla Serenissima, sino alla Crespi d'Adda dell'industriale Benigno Crespi, a Latina e Sabaudia edificate dall'urbanistica fascista.

■ RIVISTE

Rivista geografica italiana vol. 123 n. 2. Geografia fra ricerca e impegno civile: Gabriele Zanetto

Gabriele Zanetto (Padova, 1948 - Venezia, 2013) è stato una figura di spicco nel panorama della geografia italiana. All'avanguardia nella ricerca, dove si è distinto per l'acutezza delle riflessioni, nonché per l'apertura internazionale e interdisciplinare degli approcci teorico-metodologici, Zanetto si è dedicato con passione anche alla formazione di generazioni di studenti dell'Università Ca' Foscari di Venezia. Da geografo completo qual era, inoltre, si è misurato con il governo del territorio lagunare e con compiti manageriali di elevato profilo.

Per ricordare la sua figura, il 13 marzo 2014 si è svolta presso l'Università Ca' Foscari di Venezia una giornata di studi intitolata "Le identità del Geografo. Ricordando Gabriele". Dalla rielaborazione di alcuni contributi esposti nel corso di quella giornata, nonché da ulteriori riflessioni espressamente sviluppate, è nato il numero monografico della *Rivista Geografica Italiana* (n. 123 2016) interamente dedicato alla sua figura. All'in-

terno del fascicolo, personalità di spicco della geografia italiana integrano, con i loro corsivi nella sezione “Opinioni e dibattiti”, la dimensione del ricordo e dell’omaggio con un’ideale prosecuzione del dialogo: si tratta di Giuseppe Dematteis, Franco Fari-nelli, Maria Tinacci e Angelo Turco. Altri colleghi, che, a vario titolo, hanno condiviso con lui esperienze ed interessi, a partire dai geografi veneziani, si cimentano in saggi su temi a lui cari, quali la geografia della percezione, la regione e i processi di regionalizzazione, i linguaggi della rappresentazione geografica, la geografia quantitativa, i nessi tra geografia e cultura postmoderna, la politica e la gestione dell’ambiente.

In particolare, Stefania Bertazzon riflette sulla geografia quantitativa contemporanea, più aperta ed autoriflessiva di quella degli anni Settanta, tanto da configurarsi come *critical spatial science*, forte della messe di dati georeferenziati, ma consapevole che le questioni territoriali non si esauriscono nei numeri. Federica Cavallo considera le dispute territoriali - e i relativi movimenti sociali - che interessano la laguna di Venezia, sottolineando il ruolo degli spazi acquei come terreno di contesa, nonché quello delle imbarcazioni come metonimia dei conflitti stessi. Fabio Lando, dal canto suo, ripercorre l’innovazione rappresentata dalla geografia della percezione a partire dagli anni Sessanta, ricostruendone le origini, i fondamenti epistemologici e gli strumenti, nella convinzione che essa abbia aperto la strada alla presa in considerazione del soggettivismo in geografia. Claudio Minca si dedica a una disamina del rapporto tra Gabriele Zanetto e il postmoderno, individuando nei suoi scritti e nella sua personalità intellettuale una figura emblematica del passaggio tra modernità e postmodernità,

in maniera del tutto anticonformista, tra due epocalmente diversi modelli interpretativi del mondo. Il contributo di Stefano Soriani e Alessandro Calzavara verte sui processi di trasformazione funzionale e spaziale che interessano le aree portuali e industriali, in particolare quella di Porto Marghera. Gli autori evidenziano il ruolo chiave delle politiche territoriali nella governance della transizione postindustriale che interessa il sistema porto-città-industria. Francesco Vallerani dedica il suo saggio a come, nella figura di Gabriele Zanetto, le memorie autobiografiche e le dinamiche di affezione, insite nel concetto di spazio vissuto, si siano proficuamente intrecciate con gli apporti metodologici ascrivibili alla geografia umanistica, generando una rara profondità di lettura territoriale. Mauro Varotto, infine, ispirandosi allo Zanetto geografo operativo, confronta le istanze di utilità sociale e impegno civile circolanti negli anni Ottanta con quelle odierne, sussunte nel concetto di “terza missione”. Come affermato nell’introduzione al fascicolo, questo numero monografico è stata l’occasione per rileggere gli scritti di Gabriele Zanetto e per contribuire a fissare i caratteri più rilevanti tanto del geografo accademico, quanto della sua sensibilità umana.

Federica Letizia Cavallo, Fabio Lando, Stefano Soriani, Francesco Vallerani (Università Ca’ Foscari Venezia)

Claudio Minca (Wageningen University)

GEOAgenda

GeoAgenda, l'organo dell'Associazione svizzera di geografia (ASG), viene ora pubblicato in formato elettronico con contenuti arricchiti e una nuova e accattivante grafica. La rivista è curata da Isabelle Schoepfer, segretaria generale dell'ASG, e da Francisco Klauser, presidente dell'ASG e professore di geografia politica presso l'Università di Neuchâtel. *GeoAgenda* vuole essere una piattaforma informativa dedicata alle varie tendenze della geografia e ai temi centrali della disciplina e, nel contempo, intende valorizzare i lavori dei giovani geografi e dei giovani ricercatori. Oltre ad articoli di approfondimento presenta le recenti pubblicazioni e un calendario aggiornato con le diverse attività (convegni, corsi, conferenze, ecc.). Sono ora disponibili il numero 2016/3 dedicato a *Jeux Olympiques/Olympische Spiele Rio de Janeiro 2016* e 2016/4 *Géographie des Big Data/Geographie des Big Data*. Disponibile sul sito dell'Associazione svizzera di geografia (www.swissgeography.ch).

Le Globe. Revue genevoise de géographie, Tome 155

L'ultimo numero della rivista della *Société de géographie de Genève* e del Dipartimento di geografia e ambiente dell'Università di Ginevra curato dall'archeologa Maria Borriello, è dedicato all'invenzione dell'agricoltura e all'alimentazione nel periodo preistorico.

Géo-Regards. Revue Neuchâteloise de géographie, n. 8 2015

Le dimensioni politiche del paesaggio sono state sovente nascoste dalla presa in considerazione di altri aspetti (estetici, soggettivi, naturalistici o altro ancora). Sulla scia di un dibattito in corso, questo nuovo numero di *Géo-Regards* si china sugli aspetti politici delle rappresentazioni paesaggistiche e sui progetti urbanistici che coinvolgono il paesaggio.

Semestrale di studi e ricerche di geografia

Il numero 1 del 2016 del *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia* pubblicata in formato elettronico dalla Facoltà di lettere e Filosofia della "Sapienza Università di Roma" (www.semestrale-geografia.org) è dedicato alla geografia politica: "Intorno alla geografia politica: epistemologia, teoria, analisi empiriche". È da poco uscito anche il n. 2 2016 che tratta temi diversi. La rivista è diretta da Gino De Vecchis, Petros Petsimeris e Riccardo Morri.

■ RAPPORTO DI ATTIVITÀ 2016

GEA-associazione dei geografi (Bellinzona), fondata nel 1995, è membro dell'associazione svizzera di geografia.

Comitato direttivo

Stefano Agustoni
Paolo Crivelli
Claudio Ferrata
Alberto Martinelli
Adriano Merlini
Tiziano Moretti
Cristian Palummo
Mauro Valli

Segretario

Alberto Martinelli

Web

Mauro Valli, Zeno Boila e Samuele Notari

Redazione GEA paesaggi territori geografie

Claudio Ferrata

Revisori dei conti

Norberto Crivelli
Adriano Agustoni

Comitato scientifico

Luca Bonardi,
Università degli studi di Milano
Federica Letizia Cavallo,
Università Cà Foscari, Venezia
Ruggero Crivelli,
Università di Ginevra
Jean-Bernard Racine,
Università di Losanna

Remigio Ratti,
Università di Friburgo
Gian Paolo Torricelli,
Università della Svizzera Italiana

Associarsi a GEA

Ci si associa a GEA scrivendo a info@gea.ticino.ch, verrà inviata la documentazione e la cedola per il pagamento della quota (50 fr. per i soci, 20 fr. per gli studenti e per le biblioteche). L'associato/a a GEA riceverà la rivista *GEA paesaggi territori geografie*, l'invito alle diverse manifestazioni svolte dalla società e acquistare le pubblicazioni speciali a un prezzo di favore.

■ ATTIVITÀ

Attività svolte nel 2016

9 marzo 2016, in occasione del seminario **Eugenio Turri. Geografo non accademico** organizzato dall'Università degli Studi di Milano, Claudio Ferrata è intervenuto sul tema "Nel paesaggio con Eugenio Turri alla ricerca di un mondo abitabile".

15 aprile, **Assemblea generale**, Canvetto luganese, Lugano. All'assemblea è seguita la presentazione del documentario di Armando Bodeo "En route pour Taghia".

29 aprile, presentazione della tesi Aurelio Viganì, **Trasporti e sviluppo territoriale nella regione transfrontaliera insubrica**, Accademia di architettura, Mendrisio, in collaborazione con il Laboratorio Ticino dell'Accademia di architettura. Introduzione di Remigio Ratti.

27 aprile, visita guidata alla mostra Imago Urbis al Max museo di Chiasso con Nicoletta Osanna Cavadini.

23 giugno, partecipazione di Stefano Agustoni alla tavola rotonda organizzato da *i2a* (Lugano) sul tema **Metropoli Ticino**.

15 ottobre, convegno **Global, smart o green? Il domani di Lugano immaginato dai geografi**, Spazio 1929 (Lugano). Sono intervenuti Stefano Agustoni e Mauro Valli, Marcello Martinoni, Simone Garlandini e Gian Paolo Torricelli, Claudio Ferrata, presentazione della giornalista Barbara Wezel.

Publicazioni

GEA paesaggi territori geografie, n. 32, settembre 2015, Numero speciale per i 20 anni di GEA, « Savoir géographique et savoir-faire des géographes en devenir entre science et action » (Jean-Bernard Racine).

GEA paesaggi territori geografie, n. 33, gennaio 2016, "Paesaggi".

GEA paesaggi territori geografie, n. 34, settembre 2016, « Quels critères pour une géographie de l'Europe » (Claude Raffestin).

■ GEA DOMANI

I prossimi due numeri di **GEA paesaggi territori geografie** saranno dedicati rispettivamente alla pubblicazione dei testi della manifestazione "**Global, smart o green? Il domani di Lugano immaginato dai geografi**" organizzata da GEA il 15 ottobre 2016 a Lugano e al saggio di Ruggero Crivelli dedicato alla **Geografia regionale del mondo alpino**.

Editoriale. Regione e trasporti

Polarità

Effetti territoriali delle infrastrutture di trasporto e regione,
Giuseppe Pini **3**

La relazione trasporti-sviluppo territoriale,
Aurelio Vigani **10**

Uno sguardo sul Ticino di domani,
Remigio Ratti **17**

Note brevi

Walter Christaller e la teoria delle località centrali,
Tiziano Moretti **20**

Tesi e studi

Small City Public Space,
Simone Garlandini **22**

Libreria **24**

Rapporto di attività 2016 **31**

GEA domani **32**

GEA paesaggi territori geografie, rivista svizzera di geografia in lingua italiana (ISSN 2296-8229) è la pubblicazione di GEA-associazione dei geografi, casella postale 1605, 6500 Bellinzona (CH). Redazione a cura di C. Ferrara. Per contattarci info@gea.ticino.ch oppure c.ferrata@bluewin.ch.

Segretariato Alberto Martinelli, tel. +41 (0)91 6562550, alberto_martinelli@yahoo.it.

GEA paesaggi territori geografie viene anche pubblicata sul sito internet dell'associazione all'indirizzo www.gea-ticino.ch.

Impaginazione e stampa: La Tipografica SA, Lugano