

Global, smart o green? Il domani di Lugano immaginato dai geografi

Questo numero di GEA paesaggi territori geografie è dedicato alla giornata di studio *Global, smart o green? Il domani di Lugano immaginato dai geografi* che ha avuto luogo il 15 ottobre 2016 allo "Spazio 1929" a Lugano. L'idea di organizzare un momento di riflessione dedicato a Lugano si è imposta al Comitato direttivo di GEA-associazione dei geografi al seguito dell'evoluzione che l'agglomerato luganese sta vivendo in questa ultima fase del suo sviluppo, alle sfide e alle grandi opportunità che l'attendono. Ha così deciso di proporre il proprio punto di vista sullo sviluppo territoriale della città.

Un salto di scala ha infatti traghettato Lugano verso la forma "città territorio". La "nuova Lugano" è un organismo ancora in divenire, caratterizzato da una significativa base demografica, da una grande estensione, da diversità e frammentazione. Non mancano le situazioni critiche come la crisi di quella "città della finanza" che ha caratterizzato lo sviluppo economico nella seconda metà del ventesimo secolo e il relativo passaggio verso una "città della cultura". Emergono allora alcune questioni. Quale modello occorre adottare per guidare lo sviluppo territoriale della Lugano del prossimo futuro? Come promuovere un territorio abitabile di qualità? In quale città desiderano vivere i suoi abitanti?

Le nuove condizioni richiedono uno sguardo attento che sappia far emergere i temi più importanti. La risposta a queste domande permetterà di pensare al disegno degli spazi della "nuova Lugano" che non sarà altro che la formalizzazione di una visione che non è ancora stata esplicitata e che è opportuno discutere.

Per gestire questo territorio le autorità comunali desiderano *"dotare la città di uno strumento pianificatorio unitario e coordinato per l'insieme del territorio comunale"*, allestire un Piano Direttore comunale, uno studio di base o Masterplan valido per l'intero territorio della "nuova Lugano". Questo costituirà una *"sorta di tela di fondo"* che permetterà di affrontare i problemi dello sviluppo territoriale e di attuare *"le revisioni delle diverse Sezioni della Città, singolarmente o a pacchetti, a seconda del loro grado di obsolescenza, delle affinità territoriali"* (messaggio municipale del 1.10.2015). Si tratta quindi di armonizzare ventun diversi Piani regolatori e dotare la città di uno strumento *"unitario e coordinato con obiettivi e indirizzi comuni declinati tenuto conto del contesto a seconda delle caratteristiche del Quartiere"* per superare, come diceva il Corriere del Ticino, *"lo spezzatino dei PR"* (16.5.2017). Da poco il Consiglio Comunale ha stanziato un apposito credito per permettere lo svolgimento dei lavori.

Nel corso del pomeriggio di studio si è voluto proporre una visione facendo capo soprattutto alle forze interne del Comitato direttivo di GEA. Evidenziando elementi diversi e intrecciando concetti e visioni comuni, i vari relatori hanno affrontato i grandi temi dello sviluppo territoriale, dell'immagine e dell'urbanità della città di Lugano. Inizialmente Claudio Ferrata (*Quale urbanità per la "nuova Lugano"?*) ha discusso alcuni tra i modelli oggi più dibattuti all'interno degli studi urbani confrontandoli con la realtà luganese. Stefano Agustoni e Mauro Valli (*Lugano città dell'innovazione, della cultura e della comunicazione*) si sono chinati sul tema dell'immagine che connota la città di Lugano e sul ruolo dell'innovazione e della cultura, elementi in grado di garantire la crescita a medio termine. Avvalendosi dei dati dell'*Audit urbano* promosso dall'Ufficio federale di statistica, e attraverso un'approfondita analisi statistica, Simone Garlandini e Gian Paolo Torricelli dell'Osservatorio dello sviluppo territoriale (*Punti di forza e di fragilità: Lugano nel*

confronto con le città svizzere) hanno confrontato Lugano con altri centri nazionali e messo in evidenza potenzialità e debolezze della città del Ceresio. Infine Marcello Martinoni di Consultati (*Reti, relazioni e progetti*) ha insistito sulla necessità di tessere e intensificare l'interazione tra i diversi attori (dal cittadino all'ente pubblico) per promuovere "qualità" e progetti innovativi. La giornalista della RSI - e geografa di formazione - Barbara Wezel ha introdotto e gestito la giornata evidenziando quel filo rosso che ha legato le diverse relazioni. La municipale on. Cristina Barzagli-Zanini ha rappresentato il Municipio di Lugano portando ulteriori elementi di riflessione.

La manifestazione è stata seguita da un attento e numeroso pubblico che ha discusso le diverse questioni emerse nelle relazioni, segno dell'interesse che la gestione del territorio suscita presso i cittadini di Lugano. Pur non proponendo soluzioni definitive ma piuttosto preferendo sollevare alcuni interrogativi, il convegno e il relativo dibattito hanno suggerito alcune piste. Tra gli argomenti emersi ne possiamo segnalare alcuni. Innanzitutto occorre partire da obiettivi generali chiari per permettere agli operatori che si occuperanno di allestire il Masterplan di proporre un adeguato disegno degli spazi della città nelle sue diverse parti e componenti. Attraverso forme adeguate di partecipazione si dovrà fare in modo che questi obiettivi possano essere condivisi dalla popolazione la quale dovrebbe potersi esprimere sul tipo di città nella quale desidera vivere. Occorrerà valutare le relazioni che la città vorrà - e potrà - intrattenere, oltre che con gli spazi regionali e cantonali, con le scale nazionali e trans-nazionali (il sistema Alptransit sarà completato con la galleria del Ceneri ma non si estenderà a sud di Lugano in tempi brevi). Occorrerà pensare a nuove centralità all'interno del tessuto urbano (e non solo pensare allo sviluppo dell'"ipercentro") e gestire con attenzione il rapporto tra il nucleo e la periferia. Si dovrà poi prestare una particolare attenzione per la dimensione paesaggistica e per la relazione con le aree verdi, sia nella zona urbana che nelle aree montagnose (che sono vaste e numerose). Occorrerà identificare i limiti tra zona edificabile e zona di montagna e individuare i principali sistemi ecologici che dovranno essere visti come una matrice dalla quale partire per disegnare lo sviluppo della città. Si dovrà anche portare

una attenzione particolare per la dimensione storico-patrimoniale al fine di promuovere la tutela e la valorizzazione dei beni culturali esistenti. In senso generale, e non solo per soddisfare le esigenze del settore turistico, sarebbe opportuno recuperare quel "senso del lago" che ha qualificato la particolare urbanità di Lugano negli ultimi secoli. Le problematiche che potremmo evocare sono ancora molte, ma la Lugano di domani dovrà essere una città ospitale che permetta alle cittadine e ai cittadini, e alla loro diversità (in particolare in riferimento alle categorie più fragili), di intrattenere relazioni con lo spazio e con gli altri caratterizzate dalla massima autonomia.

C. F.

*Saluti da
Lugano*



Disegno di Pier Alberti

Quale urbanità per la “nuova Lugano”?

Claudio Ferrata, GEA-associazione dei geografi

Lo sviluppo urbano luganese di fronte a nuove condizioni

A differenza di altre aree del paese, in Ticino abbiamo adottato la cultura urbanistica con un certo ritardo. Parafrasando il Bruno Latour di *Non siamo mai stati moderni* potremmo dire “non siamo mai stati urbani”: lo stiamo però diventando rapidamente e in modo tumultuoso e ora stiamo cercando di assumere pienamente questa nuova condizione.

A questo proposito, il caso di Lugano è significativo¹. L'estensione dell'agglomerato², lo scollamento venutosi a creare tra spazio istituzionale e spazio funzionale, così come la volontà di razionalizzazione, hanno spinto verso un processo di aggregazione che rappresenta uno dei maggiori cambiamenti istituzionali avvenuti dalla nascita del cantone Ticino. Guardato con interesse dall'intero paese, questo ha condotto la città ad assumere una nuova forma, quella della città-territorio (Corboz, 2001). Un vero e proprio salto di scala ha portato Lugano, con i suoi 21 quartieri, a diventare la nona città della Svizzera. In tre momenti, dopo aver accorpato una prima serie di comuni nel 2004 (Viganello, Pregassona, Davesco Soragno, Breganzona, Cureggia, Gandria, Pambio-Noranco e Pazzallo), una seconda nel 2008 (Carabbia, Barbengo, Villa Luganese) e un'ultima nel 2013 (Cadro, Bogno, Certara, Cimadara, Sonvico, Valcolla, Carona), Lugano è diventata una tra le maggiori città svizzere e nel 2015 ha raggiunto i 68.677 abitanti (Servizio statistica urbana, *Lugano in cifre 2016*). Il territorio di Lugano è ora molto più vasto, è in buona parte montagnoso ed è dotato di vaste aree naturali: si estende su 75,8 km², dai 273 m/slm del lago ai 2116 m/slm dell'alta Val Colla. La nuova condizione comporta una densità media dimezzata rispetto alla situazione precedente (965,5 abitanti/km², 2015) e la presenza di grandi riserve di spazio, solleva alcuni interrogativi.

La nuova condizione rende necessaria l'adozione di adeguati strumenti di regolazione socio-territoriale e ci invita a pensare a progetti contemporanei.

Ma Lugano, che dal dopoguerra ha giocato la sua particolare situazione geografica e si è

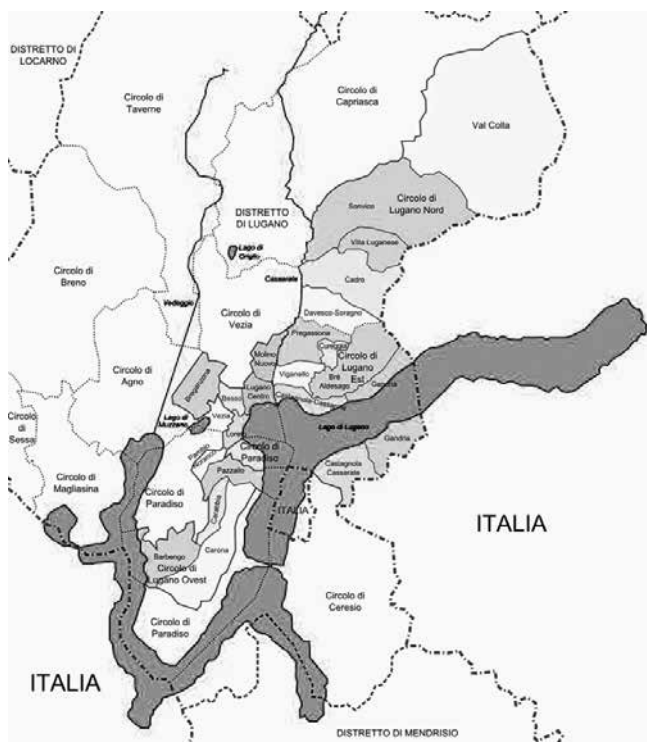
1 Il progetto della “Grande Lugano”, avviato negli anni dell'amministrazione Giudici è particolarmente interessante in quanto, per certi versi, può essere visto come un laboratorio in materia di sviluppo territoriale all'interno di quella che è stata chiamata la città Ticino (Ferrata, 2015).

2 Di cosa parliamo quando parliamo di Lugano? Lugano è anche un agglomerato che fuoriesce dai limiti politici del comune di Lugano. Come governare questa struttura?

inserita in una rete di scambi e contatti, ponendosi come luogo di intermediazione tra nord e sud e sviluppando una specifica cultura in materia di finanza, vive oggi un momento delicato. È in corso una transizione dalla specializzazione bancario-finanziaria verso una nuova “città della cultura”. Lugano ha anche perso parte della sua attrattività turistica: questa sua “vocazione”, nata negli anni della Belle époque (Ferrata, 2008) ha svolto un ruolo non indifferente nella caratterizzazione della città ma oggi viene messa in discussione da destinazioni e da offerte più attrattive.

Aggiungiamo che lo sviluppo della città deve essere letto all’interno di un nuovo contesto generale. In un mondo trasformato in profondità dal post-fordismo e dalle reti della globalizzazione è apparsa una panoplia di neologismi e di modelli di città che dovrebbero guidare lo sviluppo urbano: oggi si parla di “città digitale”, “smart city”, “città sostenibile”, “città lenta”, “città globale”, “città festiva”, “città resiliente”, “città creativa”, “città open source”, “città in transizione”, ecc.

Per discutere questo tema – e questa relazione si propone di essere introduttiva – desidero fare emergere quel profilo o quei profili, che in modo implicito, Lugano ha deciso di seguire.



Lugano dopo le aggregazioni comunali

La città può essere sostenibile?

Il primo modello di città che possiamo richiamare è allora quello che mette al centro la dimensione ambientale, dunque quello della “città sostenibile”. La città sostenibile vuole superare una organizzazione del territorio semplificata introducendo nel progetto urbanistico il contenimento delle esternalità negative che possono essere generate dai diversi sistemi (produttivi, insediativi, della mobilità, ...). A ciò si aggiunge una cultura del limite in grado di fermare il consumo di suolo e ridurre la crescita illimitata e diffusiva indotta dall’espansione della mobilità. La città sostenibile presta grande attenzione alla produzione di capitale naturale, promuove la rigenerazione dei sistemi ambientali, valorizza le qualità di quelle strutture che si estendono sull’intero territorio (e non solo con azioni puntiformi di conservazione di singole “isole”). Chi sostiene questa visione ritiene che i sistemi ecologici debbano assumere un ruolo centrale e, soprattutto, queste strutture non dovrebbero essere considerate come resti ma piuttosto come una matrice da cui partire per pensare la nuova città. Lo spazio di riferimento per costruire un territorio sostenibile dovrebbe allora essere la “bioregione urbana”, contesto spaziale che può avere dimensioni variabili ma che sovente si identifica con un bacino idrografo, un sistema vallivo o collinare, un nodo orografico, un sistema costiero (Magnaghi, 2010).

Qualche elemento di questa idea è stato considerato nella “visione” della grande Lugano, penso soprattutto alla valorizzazione dell’asse del Cassarate. Altri aspetti mancano e penso alla progettazione di ecoquartieri che in numerose parti del paese cominciano ad essere difusi (Rey, Lufkin, 2015). Comunque, proprio in relazione alla grande dimensione assunta dal territorio urbano, occorre definire i limiti tra lo spazio densamente occupato, spazio da eventualmente densificare (in questo caso occorre domandarsi dove e come) e lo spazio periferico. Quale ruolo attribuire alle vaste aree “naturali” che contornano il territorio urbanizzato? Come gestire sostenibilmente un ecosistema nel quale il bosco guadagna sempre più spazio? Come suggerisce Francesco Crippa nel suo lavoro di master in “Progettazione delle aree verdi e del paesaggio” dal titolo *Il sentiero Cimadera-La Foce* (Crippa, 2014), occorrerebbe introdurre una adeguata economia per le selve castanili, magari recuperare una parte degli ettari invasi dal bosco (si stima almeno 40 ettari) per attribuirli a destinazioni produttive in ambito agricolo.

La città può essere intelligente?

Se per alcuni la città deve essere sostenibile, per altri essa deve essere intelligente, efficiente e sicura. La telematica permette oggi di far circolare un numero inimmaginabile di informazioni e le nuove tecnologie possono essere ampiamente applicate alla risoluzione delle numerose questioni poste dalla gestione della città: secondo alcuni non c’è problema, sia esso legato al traffico, alla criminalità, all’ambiente, alla partecipazione, ecc., che non possa essere affrontato e risolto. All’insegna dell’efficacia, dell’automatizzazione e dell’informatizzazione, la città è diventata *smart*. La *smart city* è una città che enfatizza l’utilizzo delle tecnologie più avanzate per migliorare le condizioni di vita e le prospettive di sviluppo economico: il territorio viene allora cablato, attrezzato, monitorato, dotato di sensori di ogni genere che in tempo reale misurano consumi, condizioni ambientali, spostamenti. Camere

di videosorveglianza sono in grado di controllare, scomporre e analizzare movimenti sospetti di tutto ciò che si muove per prevenire infrazioni e delitti. Anche il dibattito pubblico può essere esercitato sulla rete, anche se, a questo proposito, si può nutrire qualche dubbio: nascosti dietro l'impersonalità della comunicazione si può dire tutto e il contrario di tutto. Personalmente (ma probabilmente è una posizione superata) ritengo ancora che lo spazio pubblico, inteso nella sua dimensione materiale-fisica, sia il luogo deputato per l'esercizio della democrazia. A proposito di spazi pubblici occorre dire che recentemente a Lugano ne sono stati messi a disposizione alcuni dotati di grandi qualità, anche paesaggistiche, penso alla foce del Cassarate e alla nuova Piazza Luvini posta davanti al LAC.

Ritorniamo alla città intelligente. Alcuni critici ritengono che le città intelligenti non sarebbero altro che *“facili scatolette da far funzionare con il cocktail appropriato di esperti e di algoritmi”* (La Cecla, 2015, p. 96) oppure, dicono altri, un insieme di soluzioni tecniche in cerca di un mercato e di problemi da risolvere (Damon, Paquot, 2014, p. 113). In ogni caso, dice La Cecla, non è la città a dover essere intelligente, ma lo devono essere i cittadini (e gli amministratori). Comunque si veda la questione, non è pensabile delegare ai sistemi tecnici il senso che vogliamo attribuire al legame sociale e alla cittadinanza. Quanto *smart* deve allora essere Lugano?

La città si è globalizzata. Quali immagini produce?

Il modello della città globalizzata si colloca all'interno di un paradigma emergente, quello delle “reti”³. Lo ha ben evidenziato il sociologo catalano Manuel Castells (2004). Questo paradigma accompagna un nuovo regime urbano che porta con sé una concorrenza più aggressiva tra regioni e tra città. I sostenitori di questa diffusa visione ritengono che le città debbano collocarsi nel nuovo contesto globalizzato in modo attivo e che esse debbano competere tra loro all'interno di un sistema di città per attrarre risorse, imprese e operatori qualificati. Secondo questa ottica, lo sviluppo urbano e regionale sarebbe il risultato di una relazione virtuosa tra le esigenze del modo globale e le potenzialità del locale. È infatti vero che il funzionamento delle reti globali non è astratto e neppure calato in un contesto immateriale ma abbisogna di luoghi precisi dove svolgere concretamente le attività economiche. Allora, condizioni diverse, a volte prodotte sul lungo periodo, come:

- la dotazione di risorse dell'ambiente naturale e la posizione geografica;
 - il patrimonio architettonico e territoriale;
 - il capitale fisso accumulato in infrastrutture e impianti;
 - il capitale umano e cognitivo (risorse culturali come università o biblioteche, competenze in campo tecnologico);
 - l'efficienza delle istituzioni locali e degli enti pubblici;
- favoriscono lo sviluppo locale e originano una serie di vantaggi competitivi ed esternalità favorevoli per una regione che desidera affermarsi. Queste caratteristiche generano gli elementi che permettono a città e a regioni di collegarsi alla rete internazionale in modo propositivo, competere e partecipare ad un sistema di relazioni più ampio.

3 Utilizziamo “globalizzata” e non “globale” termine che ha una altro significato, come ricorda Saskia Sassen.

La città deve allora promuoversi attraverso una politica attiva sovente legata alla produzione di immagini, racconti e eventi. Chi sostiene questa visione ritiene che occorre edificare luoghi dall'immagine riconoscibile e promuovere interventi dalla forte visibilità in modo da rendere maggiormente identificabile la città. Una narrativa seducente, *story telling* (Matthey, 2014), un racconto prodotto appositamente da specialisti in *marketing urbano* e da *policy maker*, diffonde una "adeguata" immagine della città. Ma quale immagine viene veicolata? Quali attori vengono rappresentati e quali categorie sociali vengono dimenticate da questa comunicazione? Quali sono i pericoli di questa "urbanistica della comunicazione" e di una idea di città pensata solo per competere a livello internazionale?

Quale conoscenza e quale cultura?

Il modello della "città della conoscenza e della cultura", quasi un corollario del modello precedentemente evocato, si fonda sulla creatività, sull'informazione e, appunto, sulla cultura, caratteristiche che possono configurarsi come efficaci motori dello sviluppo economico. Questo valorizza le funzioni urbane superiori tra le quali troviamo naturalmente quelle universitarie e quelle della ricerca. La "città della conoscenza e della cultura" teorizza apertura al mercato globale anche per i prodotti culturali e, conseguentemente, promuove l'organizzazione di festival, mostre ed eventi di ogni genere (culturali, sportivi, congressuali). Questa idea di città si collega alla teoria della "città creativa" promossa da Richard Florida (Semi, 2015). Questa ritiene che l'emergere di una classe di creativi operanti in diversi settori professionali, ma accomunati dal fatto di utilizzare la creatività nel processo lavorativo (artisti, video-maker, designer, pubblicitari, universitari, ecc.), inneschi un significativo processo di sviluppo economico a livello urbano. Là dove coesistono le 3 T (talento, tecnologia e tolleranza) di cui questi creativi sarebbero portatori, vi è la crescita. Anche in questo caso occorre porsi qualche domanda. Ci si potrebbe interrogare sul tipo di informazione che enti e istituzioni della "città della conoscenza e della cultura" dovrebbero produrre. Si tratta di un'informazione "funzionale", che mette a disposizione del mercato del lavoro operatori in grado di rispondere alle esigenze immediate (per esempio del mondo dell'economia), o "regolatrice", che produce strumenti di riflessione, analisi di contesto dalle prospettive temporali più ampie, in grado di generare consapevolezza e mettere a disposizione sguardi critici sulla realtà?

Conclusioni: dall'urbanità al disegno degli spazi

Ovviamente, le caratteristiche dei modelli che sono stati sinteticamente evocati si possono sovrapporre e non sempre sono distinguibili tra loro. Comunque, come dice Franco La Cecla, questi modelli rischiano di essere semplici slogan che ignorano o, peggio ancora, mistificano la problematica vera della vita di una città (La Cecla, 2015, p. 97). Quando pensiamo alla città, dobbiamo immaginare quelle condizioni che mettono in relazione le persone per permettere alla cittadinanza di costituirsi e produrre scelte adeguate. Abitare una città significa co-abitare: strade, piazze, giardini, accessi all'acqua dei laghi o dei fiumi, ecc., hanno significati collettivi. Quindi, pensando alla Lugano di domani dobbiamo pensare l'urbanità, l'insieme degli elementi qualitativi che rimandano alla vita urbana,

alle pratiche e al legame sociale, alle qualità delle relazioni con l'ambiente costruito e con il paesaggio. Come ricorda Claude Raffestin dobbiamo immaginare una città che dia *“la possibilità di realizzare l'autonomia in tutte le relazioni”* (Raffestin, 2002, p. 17), in altri termini la possibilità da parte dei soggetti di mantenere relazioni il più possibile libere con l'ambiente fisico e umano. Si tratta certamente di un bel programma per chi opera nel campo dell'urbanistica. In ultima analisi possiamo dire che l'idea che ci facciamo della città *condiziona in modo significativo lo sviluppo territoriale*. Il disegno degli spazi che dovrà uscire dal Piano Direttore comunale del quale pertinentemente Lugano vuole dotarsi per guidare la sua evoluzione, sarà la formalizzazione di una visione, ed è per questo che prima entrare nel merito di una sua elaborazione occorre discuterne insieme.

Riferimenti bibliografici

- AAVV, *Le frontiere della geografia. Testi, dialoghi e racconti per Giuseppe Dematteis*, Torino, UTET Università, 2009.
- CASTELLS Manuel, *La città delle reti*, Venezia, Marsilio, 2004.
- CORBOZ André, « *L'urbanisme du XXe siècle. Esquisse d'un profil* », *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, Besançons, Les éditions de l'imprimeur, 2001, pp. 199-207.
- CRIPPA Francesco, *Il sentiero Cimadèra-“La Foce”*. *Nuovi spazi pubblici per la città di Lugano*, Tesi di laurea magistrale, Politecnico di Torino, 2014.
- DAMON Julien, PAQUOT Thierry, *Les 100 mots de la ville*, Paris, Presses Universitaires de France, 2014.
- FERRATA Claudio, *La fabbricazione del paesaggio dei laghi. Giardini, panorami e cittadine per turisti tra Ceresio, Lario e Verbano*, Bellinzona, Casagrande, 2008
- LA CECLA Franco, *Contro l'urbanistica*, Torino, Einaudi, 2015.
- LATOUR Bruno, *Non siamo mai stati moderni*, Milano, elèuthera, 2015.
- MAGNAGHI Alberto, *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Torino, Bollati Boringhieri, 2010.
- MARTINELLI Alberto (a cura di), *Paesaggio senza identità? Per una geografia del progetto locale. Atti del convegno del Monte Verità del 20-21 ottobre 2012*, Numero speciale di GEA paesaggi territori geografie, Bellinzona, Gea-associazione dei geografi, 2014.
- MATTHEY Laurent, *Building up stories*, Genève, A.Type éditions, 2014.
- RACINE JEAN-BERNARD, « *Savoir géographique et savoir faire des géographes en devenir entre science et action* », GEA paesaggi territori geografie n. 32, numero speciale, 2015.
- RAFFESTIN Claude (2002), *“Habitat et territorialité”*, Tracés n. 128, Société suisse ingénieurs et architectes, pp. 17-22.
- REY Emmanuel, LUFKIN Sophie, *Des friches urbaines aux quartiers durables*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2015.
- SEMI Giovanni (2015), *Gentrification. Tutte le città del Mondo come Disneyland*, Bologna, Il Mulino.

Lugano città dell'innovazione, della cultura e della comunicazione

Stefano Agustoni, Mauro Valli, GEA-associazione dei geografi

Introduzione: far emergere l'intelligenza collettiva

Quale immagine connota la città di Lugano? Cosa fa Lugano per rafforzare questa immagine, veicolarla e rendere attrattiva la città sul mercato turistico internazionale e caratterizzarne l'identità futura? In che modo si appresta ad affrontare il declino della sua piazza finanziaria che ha segnato l'identità della città dagli anni sessanta del secolo scorso in avanti? È possibile ricostruire una identità da alcuni elementi paesaggistici che l'hanno contraddistinta nel passato ma che oggi sono spesso dimenticati e banalizzati? Queste domande hanno costituito il punto di partenza della nostra riflessione. Sono questioni alle quali non abbiamo volutamente risposto in modo univoco, ma piuttosto lasciando aperti vari scenari in quanto l'intenzione del convegno non era quella di portare soluzioni definitive,

ACCUEIL

VISION D'AVENIR

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

CENTRE ET GARE 2015-2016

CENTRE ET RIVES 2014

DOCUMENTATION

CONTACT

LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE, QU'EST-CE QUE C'EST?

LA VILLE DE NEUCHÂTEL À L'ÉCOUTE DE SES HABITANTS

OBJECTIFS

Avec l'instauration d'une démarche participative, la Ville de Neuchâtel partage une part de son pouvoir de décision, en échange d'un engagement des habitants et des groupes d'intérêt qui souhaitent contribuer à améliorer la qualité des espaces publics.

Objectifs de la démarche participative « Centre et Gare: mobilité et espaces publics »

- ✦ Informer la population et les groupes d'intérêt du cadre politique et des objectifs du Conseil communal.
- ✦ Recueillir les observations et les attentes de la population et des groupes d'intérêt.
- ✦ Construire une vision partagée des enjeux et des principes de mobilité et d'aménagement des espaces publics concernés.

DÉMARCHE PARTICIPATIVE → SYNTHÈSE DES RÉSULTATS → PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT → PROJET

Fig. 1 - La démarche participative di Neuchâtel (<http://www.demarcheparticipative-ne.ch/demarche-participative>)

bensi di fornire spunti di riflessione e lanciare un dibattito in vista del *Masterplan* della grande Lugano. Va sottolineato che, in ambito pianificatorio, a tutti i livelli, i processi diventano sempre più conflittuali in quanto gli interessi in gioco sono molti e sovente contrapposti. Per far avanzare l'iter della pianificazione è necessario costruire dalle fondamenta un consenso considerando, sin dall'inizio, tutti gli attori e tutti i portatori di interesse. Si tratta inoltre di far emergere la cosiddetta "intelligenza collettiva" coinvolgendo tutti gli specialisti, gli enti, le scuole e le associazioni che possono portare contributi costruttivi e innovativi, anche utilizzando i *social network* per permettere all'opinione pubblica di partecipare. Un esempio di successo di questo modo di procedere è la *démarche participative* proposta dal comune di Neuchâtel per la pianificazione della zona "centre-gare" che, tra il 2015 e il 2016, ha coinvolto 150 persone (suddivise poi in atelier coordinati da specialisti del settore). Questa pianificazione collettiva ha portato alla formulazione di 500 proposte, 50 delle quali sono poi diventate operative. "*Grazie a questa procedura disponiamo ora di una vera visione d'avvenire per i prossimi 20 anni e su un perimetro urbano molto esteso*", ha dichiarato alla RTS Olivier Arni, consigliere comunale di Neuchâtel (RTS la première, *Les temps modernes*, 11.3.2013). È certamente questa la strada da percorrere per trovare il consenso su alcune scelte qualificanti che vadano oltre la semplice enunciazione di una serie di principi che rischiano di restare sulla carta (in quanto teoricamente condivisi da tutti ma che, al momento dell'applicazione, non trovano il consenso necessario). In questo ambito, l'allestimento del *Masterplan* è sicuramente la via più adatta per creare il consenso atto ad accelerare l'innovazione, componente fondamentale del processo dinamico che contraddistingue tutte le odierne realtà urbane inserite in un circolo virtuoso di crescita.

Innovazione, cultura, immagine

La letteratura sulle città emergenti nella globalizzazione evidenzia che gli elementi in grado di garantirne la crescita a medio e lungo termine sono soprattutto due: l'innovazione e la cultura. Oltre ad essere supportata da un adeguato sistema di formazione, l'innovazione deve inserirsi in una rete globale in grado di garantirne i contatti, i flussi di persone, i dati e la conoscenza. A questo proposito, Lugano dovrebbe posizionarsi meglio come città innovativa inserita in un contesto di rete.

Una caratteristica emergente e fondamentale di qualsiasi realtà urbana coinvolta in un circolo virtuoso di crescita è la ricerca dell'equilibrio fra la capacità di innovazione e la necessità di veicolare un'immagine forte (si vedano a tal proposito gli interessanti e divulgativi contributi della geografa francese Denise Pumain (Pumain et al., 2012).

Il prevalere di una delle due dimensioni – innovazione o immagine - rischia però di trascinare la città verso una situazione di instabilità che può frenare la crescita. Troppa enfasi sull'innovazione, soprattutto nella fase di ristrutturazione che segue un periodo di declino, rischia di ingenerare una situazione di adattamento continuo ("rincorrere" qualsiasi tipo di innovazione, senza coerenza e considerazione per l'identità del luogo). D'altra parte, un'eccessiva focalizzazione sull'immagine, priva del supporto della componente innovativa, porta per inerzia ad una sorta di specializzazione che, col tempo, rischia di far regredire la realtà urbana. Per quanto riguarda Lugano, cultura (soprattutto con il LAC) e polo di

ricerca e formazione (USI, SUPSI, CSCS, biomedicina,...) sono componenti sempre più importanti in questa delicata fase di transizione, in grado di garantire l'equilibrio dinamico fra visibilità e innovazione.

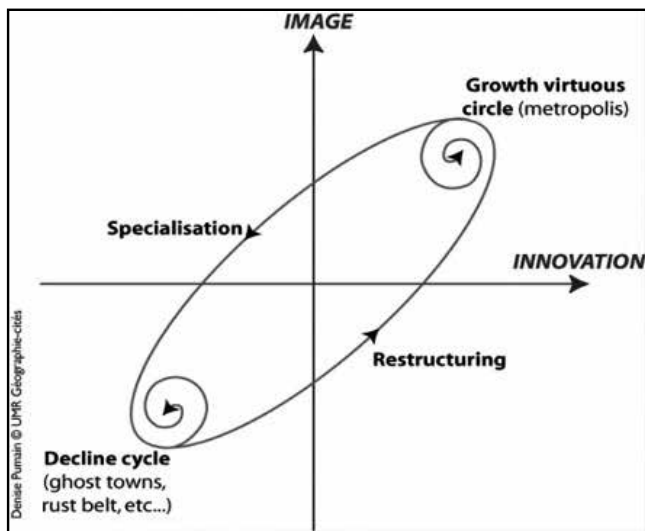


Fig. 2 - Diffusione dell'innovazione nel sistema urbano (Pumain et al., 2012).

Lugano ha vissuto varie fasi nelle quali, di volta in volta, alla città sono stati associati simboli forti, capaci di connotare e di spingere verso forme successive di innovazione. Dalla “piccola cittadina lacustre dall’aspetto italico” (come la descriveva Chateaubriand nel 1832) alla “città per stranieri al sud” (Hesse nel 1925), per più di un secolo il lago è stato in grado di dare un senso paesaggistico importante e, dopo l’apertura della galleria ferroviaria del S. Gottardo (1882), di fungere da polo d’attrazione per i turisti transalpini. Fra gli anni sessanta e la fine del ventesimo secolo, la città ha conosciuto una rapida trasformazione legata essenzialmente al settore bancario che ne ha rimodellato l’immagine. Terzo polo finanziario della Svizzera, Lugano ha – un po’ prematuramente – dimenticato il “senso del lago”. Forse non è un caso che, proprio in corrispondenza con il passaggio da “città lacustre” a “città della finanza”, inizia il lento declino del turismo cittadino. Questa nuova vocazione ha attirato una diversa tipologia di turisti – soprattutto dalla vicina Italia – interessati in primis dalle opportunità finanziarie e di investimenti nel settore immobiliare. Un settore fragile, basato su una forma di turismo “mordi e fuggi” che non è riuscito ad affrontare le sfide recenti e compensare il calo del turismo classico di media e lunga durata. Su scala nazionale, Lugano è l’unica città di una certa dimensione e attrattiva turistica ad essere in controtendenza. I turisti sono in crescita in tutti i poli urbani (Zurigo, Basilea, Berna, Ginevra, Losanna, Lucerna,...) ma, negli ultimi 20 anni, a Lugano sono diminuiti del 30%. C’è da augurarsi che la riduzione dei tempi di percorrenza attraverso le Alpi generati dalle recenti - e future - aperture delle gallerie di base di Alptransit possa

costituire una opportunità per riuscire a frenare questo trend. Sul breve termine, si scorgono già i primi segnali in tal senso, anche se i rischi di un aumento del turismo di giornata sono evidenti. In tal senso, sarà ancora più importante garantire la permanenza dei turisti, anche e soprattutto, attraverso i processi di transizione descritti sopra. Attualmente, nella regione del Lago di Lugano il 50% dei turisti proviene dal resto della Svizzera, il 25% da mercati lontani (USA, Asia orientale, Paesi del Golfo) e solo il 13% dall'Italia. A Lucerna solo il 25% dei turisti sono svizzeri, mentre più del 50% proviene da mercati lontani. Nella regione italiana del Garda Trentino quasi la metà dei turisti proviene dalla sola Germania (Curtale e Scagnolari, 2015).

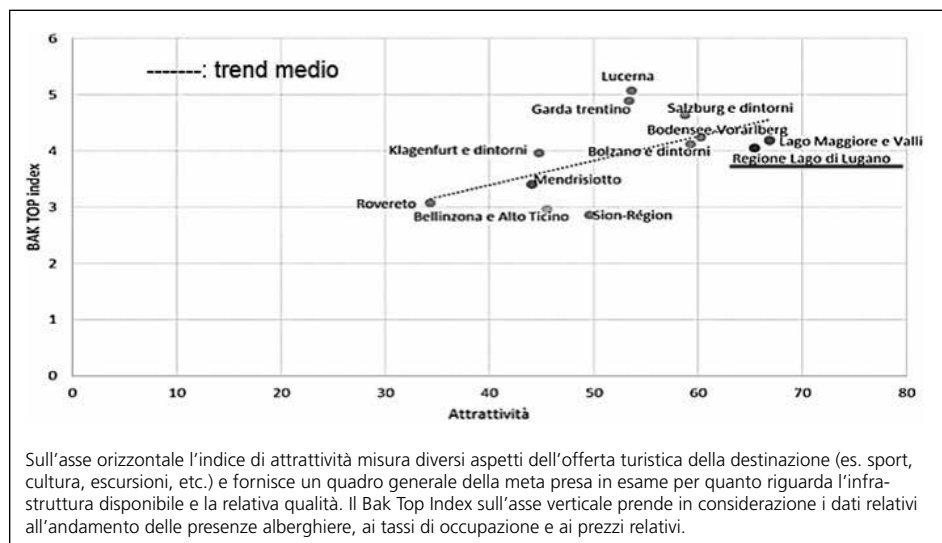


Fig. 3 - Confronto tra prestazioni e attrattività delle destinazioni - stagione estiva (BAK Top Index: in www.bakbasel.com)

Il *BAK Top Index*, l'indice sviluppato da BAK Basel sulla base delle caratteristiche principali delle varie destinazioni, ci permette di proporre ulteriori considerazioni. Questo indice prende in considerazione diverse destinazioni dell'arco alpino e mette a confronto prestazione e aspetti diversi dell'offerta turistica estiva (periodo maggio-ottobre). Secondo i valori di questo indice, Lugano risulta avere un potenziale più alto rispetto ad altre località simili: per esempio circa il 50% in più di Klagenfurt in Austria, il 20% in più della regione del Garda Trentino in Italia o ancora di Lucerna. Ciononostante, la città ottiene risultati simili a Klagenfurt e inferiori di un buon 25% rispetto a Lucerna o alla regione del Garda. In sostanza, Lugano era e rimane una meta potenzialmente attrattiva ma oggi è meno performante rispetto ad altre mete urbane e/o paesaggisticamente simili.

A tal proposito una riflessione sul modello di sviluppo turistico da perseguire nell'ottica della transizione in corso si rende necessaria. Che tipo di turista desidera attrarre Lugano? Cosa potrebbe fare per invertire la contrazione dei flussi turistici, o perlomeno per riuscire ad inserirsi nel trend della crescita di interesse del turismo urbano?

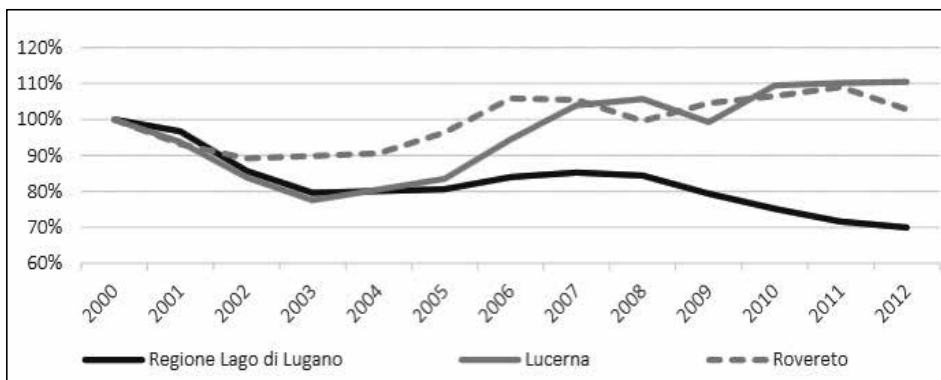


Fig. 4 - Andamento dei pernottamenti alberghieri: confronto tra regioni turistiche con un simile contesto paesaggistico e di offerta culturale (Tretyakevich et al., 2014)

Conclusione. Volpe o porcospino?

Confrontiamo due modelli di sviluppo: quello che sembrerebbe caratterizzare Lugano in questa delicata fase di transizione e quello scelto a suo tempo, e oggi già ampiamente consolidato, della regione del Garda Trentino. Il primo potrebbe essere paragonato alla strategia della volpe, il secondo a quella del porcospino. Mentre la volpe è un animale generalista che sa fare molte cose (persegue ogni tipo di preda, si adatta a mangiare rifiuti, si arrangia in un modo o in un altro, sfruttando bene le sue svariate risorse), il porcospino sa fare una sola cosa, ma la fa maledettamente bene. In questa specifica fase del suo processo di transizione, rincorrere eventi disparati e proposti ad intermittenza senza una vera e propria scelta di qualità sembra essere per Lugano una condizione irrinunciabile. La lista degli eventi è lunga, composita e, a tratti, anche imbarazzante: si passa da manifestazioni culturali dal forte impatto e consolidate nel tempo come i festival musicali estivi ad *happening* invasivi e roboanti come “i Rombo Days” o le gare motonautiche “Xcat”. Ogni occasione sembra essere buona per animare fine settimana e ponti festivi. Questi eventi sono spesso disconnessi uno dall’altro, troppo poco decentralizzati nei quartieri e senza legame con il territorio, in una sorta di consumo ad uso turistico dello spazio urbano. E sono quasi sempre soggetti al fenomeno del *crowding out*, l’effetto negativo di spiazzamento indotto da grandi eventi, grazie al quale, al di là dei visitatori interessati, altri potenziali turisti vengono scoraggiati dalla prospettiva di trovarsi immersi in una folla di cui non condividono valori e atteggiamenti. L’alternativa potrebbe essere rappresentata dalle soluzioni adottate nella regione del Garda Trentino. Nella parte sommitale del lago di Garda è da tempo stata vietata la navigazione a motore, cosa che ha favorito la comparsa di altre tipologie di uso del lago, molto meno invasive e molto più *slow*. La regione è diventata il paradiso dei surfisti, dei camminatori, dei velisti, dei *bikers* e, in parte, anche dei rocciatori. Si è sviluppata una fiorente economia, alternativa alle manifestazioni rumorose e impattanti che ha garantito nuove entrate agli attori turistici.

In conclusione, possiamo chiederci quale modello deve veramente seguire Lugano. Continua-

re a prediligere il dominio del marketing ingenuo e dell'atteggiamento generalista che mira ad un pubblico più ampio possibile rincorrendo ogni evento senza legame con il territorio? Oppure concentrarsi su segmenti che hanno più probabilità di identificarsi con le caratteristiche, con i valori e con l'attitudine della località-destinazione, dove il turista non è un estraneo finito lì per caso ma un attore che ne condivide atteggiamenti e punti di vista e che, grazie a questo legame identitario, diventerà un turista fedele? In sostanza: prediligere la strategia della volpe o quella del porcospino? Lugano sembra aver imboccato la prima via, la regione del Garda Trentino, da tempo, punta sulla seconda. E sembra essere quella vincente.

Riferimenti bibliografici

- CASTELLS Manuel, *Comunicazione e Potere*, Milano, Egea, 2014.
- CURTALE Riccardo, SCAGNOLARI Stefano, *Il Ticino Turistico, Rapporto destinazione 2015*, Osservatorio del turismo.
- PUMAIN Denise et al., *Lois d'échelle et diffusion des innovations dans le système urbain. Modèles et Apprentissage en Sciences Humaines et Sociales (MASHS)*, Paris, 4 juin 2012.
- TRETYAKEVICH Natalia et al., *Il Ticino Turistico, Rapporto destinazione 2014*, Osservatorio del turismo.

Punti di forza e di fragilità: Lugano nel confronto con le città svizzere

Gian Paolo Torricelli e Simone Garlandini (Osservatorio dello sviluppo territoriale, Accademia di architettura dell'Università della Svizzera italiana)

La domanda a cui vogliamo rispondere con questa riflessione è la seguente: come si situa la città di Lugano nel confronto con le altre città svizzere in fatto di sostenibilità e di qualità di vita? Cosa significa parlare di sostenibilità urbana? Prima di entrare nel merito vediamo di chiarire alcuni concetti.

Gli indicatori della sostenibilità urbana

Sostenibilità è un termine conosciuto ma di cui spesso si abusa. Si può definire come un *“equilibrio fra il soddisfacimento delle esigenze presenti senza compromettere la possibilità delle future generazioni di sopperire alle proprie”* (cfr. Rapporto Brundtland, 1987). La questione della misura della sostenibilità della città è un tema quasi ventennale, sviluppato in un contesto interdisciplinare, ai biologi – e alle leggi della termodinamica – ha affiancato gli urbanisti e i geografi. Marina Alberti (1996) ha proposto una serie di criteri per misurare la sostenibilità urbana. Alla base della sua riflessione vi è la rappresentazione della città come un ecosistema dotato di metabolismo: nel sistema urbano entrano materia ed energia (*input*), queste subiscono una trasformazione per poi uscire dal sistema sotto forma di scorie, rifiuti ed emissioni (*output*). I flussi *input-output* possono essere misurati avvalendosi di indicatori che valutano il livello di sostenibilità. Queste letture sono confluite nel concetto di *“metabolismo urbano”*, in gran parte ripreso nel lavoro di Newman e Kenworthy *Sustainability and Cities. Overcoming Automobile Dependence* (1999), uno studio considerato da molti come un classico. Questi due ricercatori hanno messo in evidenza l'elevata dipendenza dall'automobile (trasporto individuale motorizzato - TIM) che può essere considerata come il problema principale della città contemporanea. Questo fatto appariva particolarmente evidente ai due ricercatori per le città medie e piccole che, a differenza delle metropoli che possono investire in modo importante sulla mobilità pubblica, non sono in grado di sostenere i costi per introdurre un efficace servizio di trasporto pubblico. L'automobile restava (e resta) quindi il principale modo di spostamento nelle città medie e piccole incidendo sensibilmente sulla sostenibilità (alti consumi di risorse ed effetti esterni sproporzionati rispetto ai benefici attesi).

Dal punto di vista della ricerca, il problema principale della sostenibilità della città sembra quindi essere la relazione tra insediamento urbano e mobilità, tema poco studiato negli ultimi decenni, soprattutto in contesti urbani di recente costituzione (ad esempio le conurbazioni di fondovalle nelle aree alpine, come è il caso per il Cantone Ticino). Tuttavia ci sono altre componenti importanti utili per valutare la sostenibilità della città: occorrerebbe interessarsi delle strategie dei residenti (in funzione delle loro esigenze e desideri). Dovremmo quindi misurare, oltre ai flussi fisici, anche quelli immateriali come il gradimento dei cittadini per la loro città. Questi si possono valutare partendo dalla nozione di spazio pubblico, quella parte di città in linea di principio accessibile a tutti. La nostra ipotesi è che lo spazio pubblico vive quando è investito positivamente dalla cittadinanza e quindi qualsiasi progetto che comporti modifiche allo spazio urbano dovrebbe essere considerato come un processo condiviso, meglio ancora, partecipativo. Misurare la sostenibilità e la qualità di vita degli spazi pubblici è ancora oggi un'impresa laboriosa (si veda Ravazzoli e Torricelli, 2017), tuttavia, recentemente sono stati realizzati diversi strumenti per dare una soluzione a questo problema, si pensi ad esempio ai lavori sponsorizzati da *UN-Habitat Project for public space* (www.pps.org).

Il nostro approccio: *urban audit* e tipologie di città

Anche in Svizzera sono stati sviluppati strumenti per misurare la sostenibilità e la vivibilità della città. Uno dei più conosciuti è l'*Urban Audit* (Audit urbano) realizzato annualmente dall'Ufficio federale di statistica a Neuchâtel (UST-BFS) e che coinvolge le dieci maggiori città elvetiche e un panel di diverse altre città europee. Si tratta di una valutazione congiunta tramite un set di indicatori che, per quanto possibile, cercano di misurare la sostenibilità e la vivibilità delle città sulla base degli assunti teorici presentati nel capitolo precedente. L'*Urban Audit* descrive lo stato delle cose in alcuni importanti ambiti - come demografia, residenza, ambiente, sicurezza, lavoro, mobilità, cultura e tempo libero - in relazione con le politiche urbane (e idealmente ne misura la sostenibilità a medio e lungo termine). Ma come confrontare un numero così elevato di dati?

Ci pare utile disporre di uno strumento in grado di ricavare una tipologia in funzione delle variabili dell'*Audit*¹ per poi leggere i risultati riguardanti Lugano. Proponiamo di misurare statisticamente i legami tra le diverse variabili (indicatori) e, attraverso questa operazione, tentare di costruire degli spazi teorici in cui proiettare le diverse città, così come fa l'*Analisi fattoriale in componenti principali* (ACP)². Dopo una fase di selezione abbiamo ritenuto ³⁷

1 Per approfondimenti, si vedano le pagine dell'UST: www.bfs.admin.ch/bfs/portal/it/index/international/03/04.html

2 L'*Analisi fattoriale in componenti principali* (ACP) è una tecnica statistica sviluppata negli anni cinquanta dai successori della Scuola di sociologia urbana di Chicago di McKenzie, Burgess e Park. Il suo principio consiste nel riassumere l'informazione contenuta in una matrice con n casi e p variabili. I punti n vengono proiettati in uno spazio semplificato dalle dimensioni inferiori a p . In questo sottospazio identificando le variabili più legate tra loro (maggiormente correlate dal punto di vista statistico), si individuano gli assi (assi fattoriali o fattori) che si determinano in modo da spiegare la maggior parte possibile della varianza della matrice iniziale. Ogni fattore è la combinazione lineare delle medesime variabili originali cui sono attribuiti, nell'elaborazione matematica, dei coefficienti di saturazione (i cui valori sono compresi tra +1 e -1: si considerano per altro indifferenti ai fini dell'interpretazione, ovvero non statisticamente significativi i punteggi compresi tra -0.4. e +0.4.) che misurano l'apporto di ogni variabile alla definizione del fattore. Quindi, ogni fattore viene definito dall'importanza o meno dei

indicatori suddivisi in 8 ambiti: *demografia, abitazione, sicurezza, lavoro e impiego, partecipazione politica, ambiente, mobilità, cultura e turismo* (Fig. 1).



Fig. 1. Indicatori ritenuti dell'Audit urbano 2015 (BFS-UST)
Fonte: UST, Neuchâtel, Audit urbano 2015 (elaborazione degli autori)

Abbiamo realizzato l'*Analisi fattoriale in componenti principali* considerando il campione ristretto delle 10 maggiori città svizzere. L'Ufficio federale di statistica pubblica anche dati per altre città europee ma, a dipendenza del tema, essendo i dati molto lacunosi, non ci è stato possibile estendere l'analisi. Il modello ha prodotto 7 componenti (7 assi fattoriali) che spiegano 96.5% della varianza. Prendendo i primi due assi abbiamo invece "soltanto"

coefficienti di saturazione di ogni variabile e, tramite la diversa combinazione dei loro valori, è possibile interpretare il loro significato. I primi fattori sono di regola quelli che meglio spiegano la varianza iniziale, sono quindi anche quelli più facilmente interpretabili. Una volta individuati i principali fattori, per ogni fattore si determinano i punteggi fattoriali dei singoli casi (tramite la proiezione delle p variabili associate ad ogni caso n). Tali punteggi assumono valori più o meno elevati, positivi o negativi, in modo da mettere in evidenza la loro differenza, rispettivamente la somiglianza.

56.4% della varianza spiegata (32.1 % il primo fattore; 24.3% il secondo). Per una prima valutazione e, per identificare le tipologie di città, ci pare comunque sufficiente. Possiamo così costruire lo spazio fattoriale F1/F2 (figure seguenti).

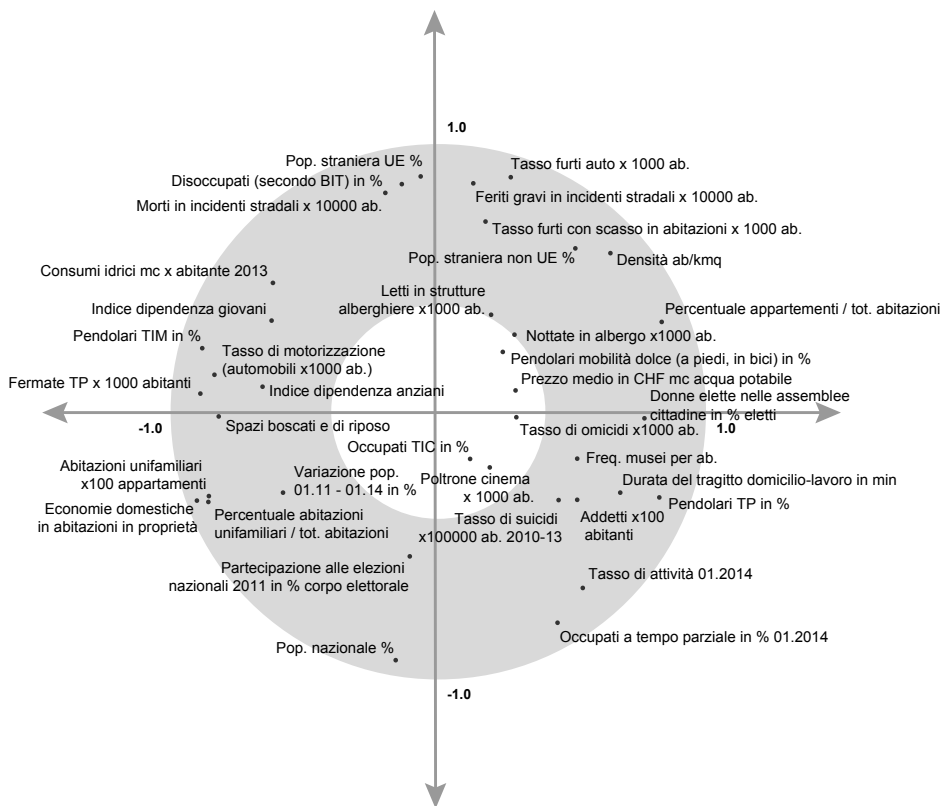


Fig. 2. Rappresentazione delle prime due componenti (F1, F2): coefficienti di saturazione
 Fonte: UST, Neuchâtel, Audit urbano 2015 (elaborazione degli autori). Nota: I valori dei coefficienti di saturazione tra -0.4. e +0.4 sono considerati non significativi ai fini dell'analisi.

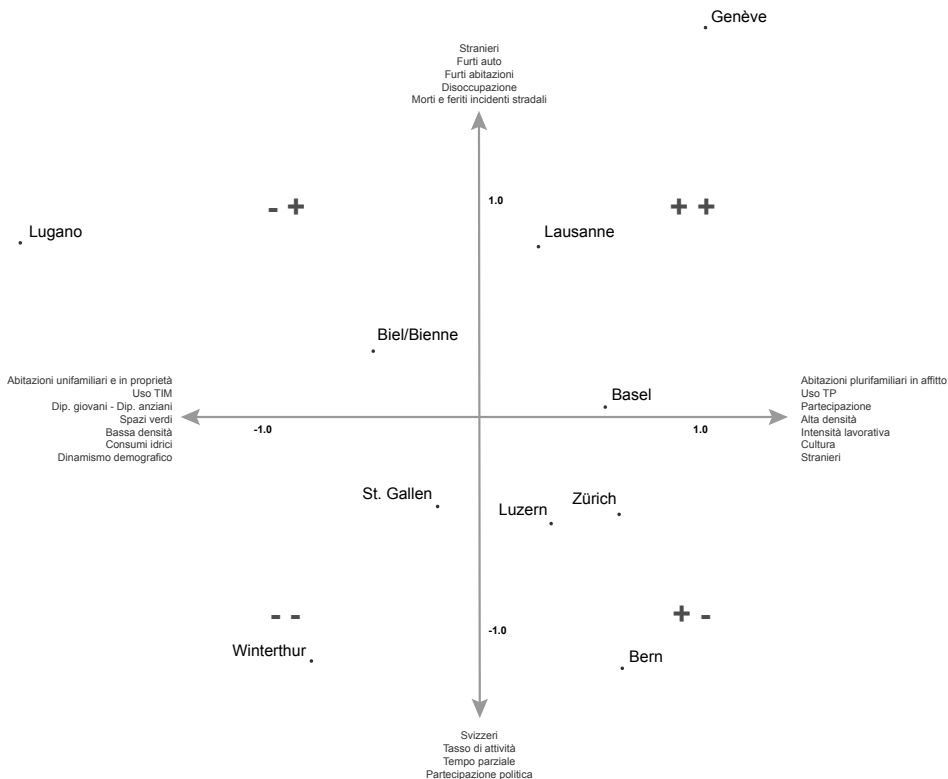


Fig. 3. Rappresentazione delle prime due componenti (F1, F2): posizione delle città
 Fonte: UST, Neuchâtel, Audit urbano 2015 (elaborazione degli autori)

Prima di commentare i risultati va detto che Lugano – frutto di aggregazioni successive – è difficilmente confrontabile con città compatte come Ginevra oppure Basilea, tuttavia anche questa differenza fa parte del “profilo” specifico della città nei confronti delle altre.

L’interpretazione dei risultati

Molte città svizzere hanno profili relativamente vicini alle medie (con valori situati tra 1 e -1 per entrambi i fattori); soltanto quattro casi presentano invece profili marcatamente diversi, si tratta di Ginevra, Berna, Winterthur e Lugano. Lugano figura nel quadrante -/+, visibile a sinistra in alto (Fig. 3). I suoi punteggi fattoriali sono, per F1 -2.26 (il più estremo, rispetto alle 10 città svizzere, non confrontabile direttamente con le altre) e per F2 0.85 (superata soltanto da Ginevra, con 1.91, ma equivalente a Losanna e a Bienne). I valori che dovrebbero caratterizzare il profilo di Lugano sono quindi quelli della componente negativa di F1 e quelli della componente positiva di F2 (in modo meno pronunciato), come si osserva nella Fig. 3, o come si può leggere nella tabella *Indicatori ritenuti dell’Audit urbano (BFS-UST) e coefficienti di saturazione F1 e F2* riportata in allegato.

Possiamo ora presentare un primo profilo delle variabili dell'*Audit Urbano* per Lugano. Per il primo fattore (F1), nel confronto con altri centri nazionali, la nostra città si caratterizza per la presenza di abitazioni in proprietà delle economie domestiche, per le abitazioni unifamiliari (gli indicatori 11, 8, 10 hanno coefficienti significativi); per i pendolari che usano prevalentemente l'automobile (o lo scooter), per un tasso di motorizzazione elevato (32, 26) e per forti consumi idrici per abitante (23). A ciò si aggiunge una abbondanza di spazi verdi e di boschi (25), un'alta densità di fermate del trasporto pubblico per abitante, nonché elevati indici di dipendenza degli anziani (segnale di una popolazione che invecchia) e una forte presenza di giovani (da 0 a 19 anni) rispetto alla popolazione in età lavorativa (da 20 a 64 anni). Nel grafico seguente (Fig. 4) vediamo come si situano i valori di questi indicatori, che per Lugano sono tutti sopra la media.

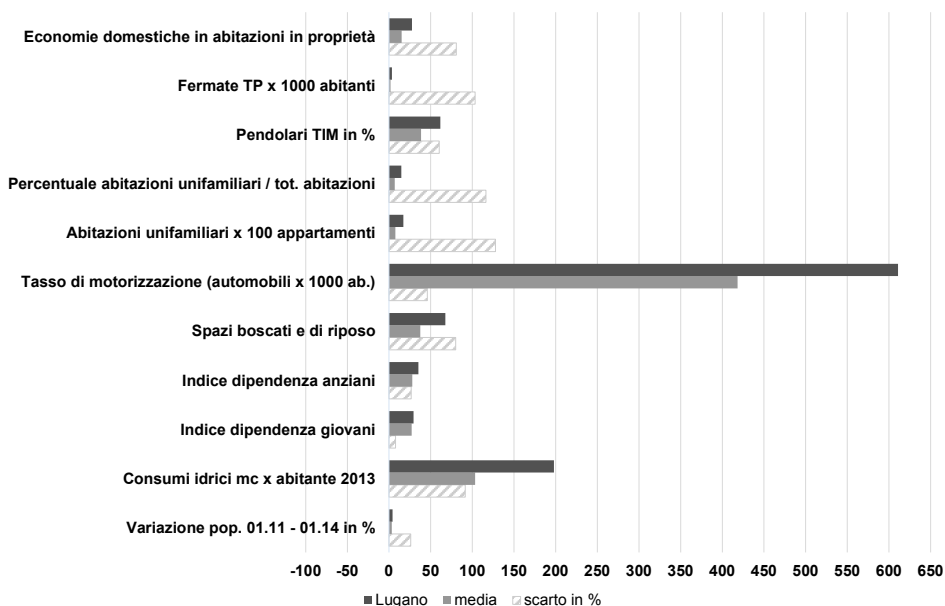


Fig. 4. Indicatori significativi F1: Lugano, Media 10 città, Scarto di Lugano rispetto alla media
 Fonti: UST, Neuchâtel, Audit urbano 2015 (elaborazione degli autori)

Per le *abitazioni unifamiliari* (sia nel confronto con l'intero parco alloggi, sia rispetto alle abitazioni in edifici plurifamiliari) e per le *fermate dei trasporti pubblici* per 1000 abitanti lo scarto è particolarmente importante (oltre 100%); seguono i *consumi idrici* (+80.8%, 198 rispetto a 103 m³ per ab./anno), gli *spazi boscati e di riposo* (+80%) e i *pendolari TIM* (+60.2%). Per contro, le differenze rispetto alla media delle 10 città sono minori per quanto riguarda i *tassi di dipendenza degli anziani* (+26%) e *dei giovani* (+7.7%). Il dinamismo demografico appare indicativamente superiore alla media (+26%). Peraltro, si può far notare che la maggior presenza di spazi boscati a Lugano è dovuta principalmente alle aggregazioni con comuni di retroterra (Valcolla, ecc.). Anche il dato sulla presenza delle fermate dei trasporti pubblici per abitante è, almeno in parte, dovuto alla scarsità della popolazione

delle aree aggregate; segnala tuttavia che ci sono dei miglioramenti possibili in termini di mobilità sostenibile (attraverso un maggior uso del trasporto pubblico).

Vediamo ora i risultati del secondo fattore (F2), considerando soltanto le 8 variabili significative, ovvero la componente positiva (cfr. allegato). Per questa seconda componente, le variabili significative sono la percentuale di stranieri dall'UE ma anche extracomunitaria, il tasso di furti d'auto, quello di feriti e di morti nella circolazione e la densità residenziale.

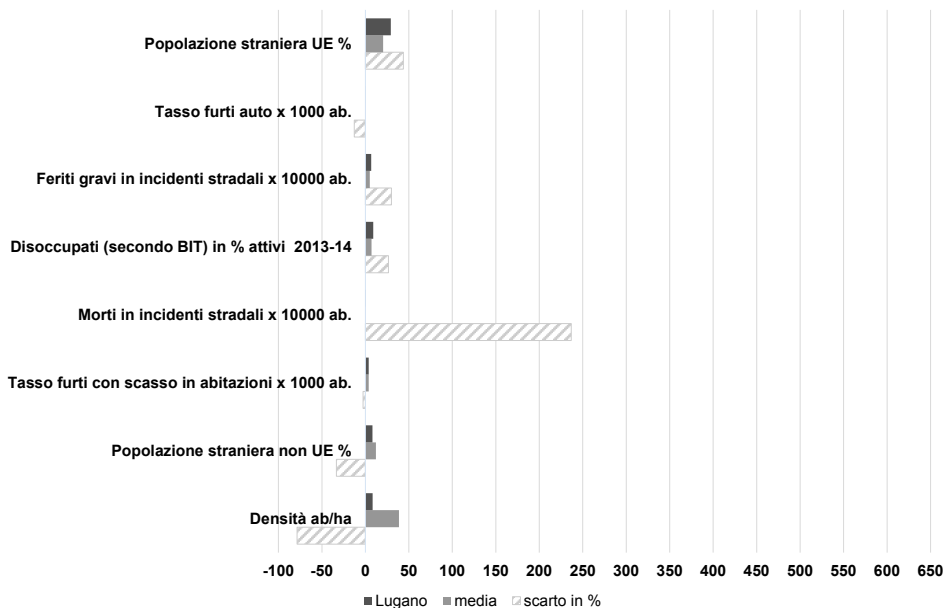


Fig. 5. Indicatori significativi F2: Lugano, Media 10 città, Scarto di Lugano rispetto alla media
 Fonti: UST, Neuchâtel, Audit urbano 2015 (elaborazione degli autori)

Possiamo ora osservare che, per questa seconda componente, ciò che conta per Lugano è il numero di morti sulle strade (+236.7% rispetto alle 10 città), la bassa densità (la più bassa per le città svizzere, con circa 800 ab/km² contro una media di 3800 circa, -75%), un alto tasso di popolazione straniera UE (29.2% ovvero 43.6% in più della media, mentre la popolazione proveniente da paesi non UE è inferiore del 33%). Valori superiori alla media riguardano i feriti gravi della circolazione (+33%), la disoccupazione (+26.6%), mentre i furti d'auto e i furti con scasso si situano al di sotto della media (rispettivamente -12.6 e -2.6%). Le variabili risultate non significative ai fini dell'Analisi fattoriale non dovrebbero scostarsi molto dalla media delle 10 città. Tuttavia, rispetto agli indicatori non ancora menzionati, può essere utile considerare gli scarti in % del set completo delle variabili considerate. Possiamo così osservare che, oltre alla densità residenziale e all'uso del trasporto pubblico da parte dei pendolari, anche il tasso di omicidi, i suicidi e la frequentazione dei musei si situano chiaramente al di sotto della media, mentre l'offerta alberghiera (letti per 1000 abitanti) e i pernottamenti turistici sono superiori alla media.

Conclusioni

Questa nostra esperienza ha naturalmente dei limiti, in primo luogo dovuti alla conformazione spaziale della città di Lugano che ne fa una entità poco confrontabile con altri centri, almeno sul piano prettamente territoriale. Alcuni valori vanno quindi considerati con prudenza. Comunque, se vogliamo caratterizzare questo centro rispetto alle altre grandi città elvetiche, possiamo evidenziare alcuni risultati interessanti.

1. Dal punto di vista *demografico* la città appare abbastanza dinamica, anche se ha un tasso di dipendenza dagli anziani relativamente importante e una percentuale di stranieri provenienti dall'Unione Europea (prevalentemente italiani) nettamente superiore alla media.
2. Per quanto concerne l'*abitazione*, come si è visto, Lugano è caratterizzata da una forte propensione per l'abitazione in proprietà (27.5% contro 15.2% di media) e per la casa monofamiliare (17.2% del totale delle abitazioni, contro una media del 7.6%) dato che, in gran parte, può essere interpretato come un retaggio delle recenti aggregazioni con comuni periurbani o di retroterra.
3. Nel confronto con gli altri centri svizzeri, Lugano appare come *una città sicura per le persone*: i tassi di furti d'auto, i furti con scasso, gli omicidi e i suicidi sono inferiori rispetto alla media (ma, come si vedrà poco più avanti, la città appare meno sicura se consideriamo gli effetti del traffico).
4. Per contro, dal punto di vista del *lavoro e dell'occupazione* non è molto ben posizionata: il tasso di attività e gli occupati a tempo parziale sono inferiori alla media, ciò vale anche per l'indicatore relativo agli occupati nel settore delle Tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC), mentre il tasso di disoccupazione è superiore alla media di oltre il 25%.
5. Per quanto riguarda i due indicatori relativi alla *partecipazione*, si può notare una assiduità alle urne superiore alla media (+9%) ma si osserva anche un tasso di donne elette in Consiglio Comunale e nel Municipio inferiore alla media (-18.2%).
6. Per contro, in *campo ambientale*, dobbiamo sottolineare consumi idrici per abitante molto forti (doppi rispetto ad altre città come Berna, Bienne, Lucerna o San Gallo), con un prezzo del m² di acqua inferiore del 25% dalla media, nonché grandi superfici verdi e boscate (80% sopra la media). Va notato che questa analisi non comprende l'inquinamento dell'aria (poiché i dati non sono completi)³.

3 Sebbene la situazione sia nettamente migliorata negli ultimi anni, Lugano è stata certamente la città con il maggior inquinamento dell'aria della Svizzera. Infatti sino al 2012-13, vi era ancora una concentrazione di ozono O₃ che superava 70 e 80 giorni/anno la soglia legale di 120 microgr./m²; da confrontare con i 36 giorni del 2014 (contro una media di 19 per le 9 città per cui ci sono i dati). La situazione per il particolato (PM10) è pure nettamente migliorata, passando da 34 giorni in cui la soglia sorpassa il valore legale di 50 microgr./m² nel 2004 a 9 giorni nel 2013 e 2 nel 2014, dato inferiore alla media (3) delle 7 città per cui ci sono i dati.

7. Per quanto riguarda la *mobilità*, va segnalato un forte uso dell'automobile (e verosimilmente di moto o di scooter) per recarsi al lavoro e un deficit nell'uso del trasporto pubblico, nonostante un valore molto elevato delle fermate per abitante e, soprattutto, un tasso molto alto di morti in incidenti stradali, superiore di oltre il 200% rispetto alla media delle 10 città.
8. In fatto di *cultura e turismo* si osserva un deficit nella frequentazione di musei e di poltrone nelle sale cinematografiche ma, per contro, si notano valori nettamente superiori alla media per quanto riguarda l'offerta alberghiera e i pernottamenti.

Da questi risultati si può evincere che i principali punti di forza di Lugano dovrebbero essere la sicurezza, il turismo, gli spazi verdi (il paesaggio) e le dinamiche demografiche. In realtà, la forza di Lugano si situa nell'estensione e nella diversità del territorio, che ci pare poco valorizzata (e nascosta come qualità della città). Per contro, i punti di fragilità o di debolezza sono una mobilità ancorata all'uso dei veicoli a motore e un alto tasso di morti negli incidenti stradali, consumi idrici poco sostenibili (certamente con molti sprechi), un settore culturale sottodimensionato (ma i dati non comprendono ancora le attività del LAC) e un parco alloggi abbastanza sbilanciato verso l'abitazione individuale (ciò che fa presupporre consumi di suolo e costi di riscaldamento, nonché emissioni mediamente superiori rispetto alle altre città elvetiche).

Se la mobilità si presenta come l'aspetto più debole della sostenibilità di Lugano, questo è anche quello dove potenzialmente ci sono i maggiori margini di miglioramento. Da un lato la densità delle fermate dei trasporti pubblici è elevata, dall'altro il loro uso è di molto al di sotto delle reali potenzialità del sistema.

Riferimenti bibliografici

- ALBERTI Marina (1996), “*Measuring Urban Sustainability*”, *Environ Impact Assess Review*, 16(1), pp. 381-424.
- NEWMAN Peter, KENWORTHY Jeffrey (1999), *Sustainability and Cities. Overcoming Automobile Dependence*, Washington D.C., Island Press.
- Project for Public Space (2014). *What makes a successful place?*
Available from: www.pps.org/ (accessed June 2017).
- RAVAZZOLI Elisa, TORRICELLI Gian Paolo (2017), “Urban Mobility and Public Space: define a set of indicators for the sustainable living city of the future”, *The Journal of Public Space*, 2(2) (QUT | Queensland University Of Technology) on the August 2017 issue.

Allegato:

Indicatori ritenuti dell'Audit urbano (BFS-UST) e coefficienti di saturazione F1 e F2

	Indicatore	F1	F2
1	Variazione pop. 01.11 - 01.14 in %	-.572	-.304
2	Densità ab/kmq	.660	.598
3	Indice dipendenza giovani	-.615	.344
4	Indice dipendenza anziani	-.649	.095
5	Pop. nazionale %	-.148	-.935
6	Pop. straniera UE %	-.054	.887
7	Pop. straniera non UE %	.528	.616
8	Percentuale abitazioni unifamiliari / tot. abitazioni	-.853	-.339
9	Percentuale appartamenti / tot. abitazioni	.853	.339
10	Abitazioni unifamiliari x 100 appartamenti	-.851	-.317
11	Economie domestiche in abitazioni in proprietà	-.896	-.334
12	Tasso di omicidi x 1000 ab.	.306	-.020
13	Tasso furti auto x 1000 ab.	.285	.884
14	Tasso furti con scasso in abitazioni x 1000 ab.	.190	.717
15	Tasso di suicidi per 100000 ab. 2010-13	.465	-.332
16	Addetti x 100 abitanti	.535	-.331
17	Tasso di attività 01.2014	.556	-.663
18	Occupati a tempo parziale in % 01.2014	.461	-.794
19	Occupati TIC in %	.132	-.177
20	Disoccupati (secondo BIT) in % attivi 2013-14	-.125	.858
21	Donne elette nelle assemblee cittadine in % eletti	.788	-.024
22	Partecipazione alle elezioni nazionali 2011 in % corpo elettorale	-.095	-.544
23	Consumi idrici mc x abitante 2013	-.610	.486
24	Prezzo medio in CHF mc acqua potabile	.303	.081
25	Spazi boscati e di riposo	-.814	-.017
26	Tasso di motorizzazione (automobili x 1000 ab.)	-.830	.140
27	Morti in incidenti stradali x 10000 ab.	-.187	.825
28	Feriti gravi in incidenti stradali x 10000 ab.	.144	.861
29	Fermate TP x 1000 abitanti	-.883	.069
30	Pendolari TP in %	.844	-.322
31	Pendolari mobilità dolce (a piedi, in bici) in %	.255	.226
32	Pendolari TIM in %	-.876	.240
33	Durata del tragitto domicilio-lavoro in min	.697	-.304
34	Poltrone cinema x 1000 ab.	.206	-.209
35	Letti in strutture alberghiere x 1000 ab.	.211	.366
36	Nottate in albergo x 1000 ab.	.299	.291
37	Frequenzazione musei per ab. 2014	.535	-.176

Fonti: UST, Neuchâtel, Audit urbano 2015 (elaborazione degli autori)

Reti, relazioni e progetti

Marcello Martinoni, geografo (titolare di “Consultati SA”)

Introduzione: quali strategie davanti alle nuove condizioni?

I tradizionali sistemi di gestione del territorio stanno mostrando i loro limiti. Lo sviluppo economico e tecnico ha scardinato i sistemi di autocontrollo delle società rurali, le trasformazioni territoriali hanno sostanzialmente trasformato le logiche di funzionamento degli spazi e, davanti all'estensione dell'urbanizzazione diffusa, i confini comunali hanno perso il loro significato. Se l'evoluzione della società viene recepita dai numerosi strumenti giuridici e pianificatori a nostra disposizione, l'impianto di questi strumenti resta quello di un sistema normativo rigido. Occorre aggiungere che il nostro paese ha raggiunto un benessere materiale elevato che ha messo a disposizione di tutti una grande quantità di beni materiali. Tante case, tante macchine e, fortunatamente, tanti anni da vivere. Ma “tanto di tutto” può anche diventare troppo. Questa constatazione dovrebbe stimolarci a orientare le nostre strategie verso uno sviluppo territoriale sostenibile in relazione all'ambiente e al paesaggio, alla qualità di vita urbana e all'inclusione sociale.

Da dove iniziare per promuovere il cambiamento? Le nuove condizioni rendono necessarie forme di gestione innovative: lo sviluppo territoriale e sociale dovrebbe orientarsi verso l'innovazione, e ciò valorizzando la “materia prima” che sta alla base dell'evoluzione dei territori: le persone. Il coinvolgimento attivo delle reti degli attori, la presa in considerazione delle relazioni che questi tessono e i progetti che promuovono, dovrebbe permetterci di rispondere alle nuove esigenze in materia di sviluppo territoriale. In che misura, e attraverso quali strumenti?

Il ruolo degli attori

I bisogni e i desideri degli esseri umani (più o meno organizzati in gruppi di interesse) influenzano lo sviluppo territoriale. Ogni attore lotta per soddisfare i suoi bisogni e raggiungere i propri obiettivi. Siano essi cittadini, enti pubblici o aziende, tutti gli attori contribuiscono alla qualità di un territorio. Alcuni di loro svolgono un ruolo determinante, altri si limitano a subire le conseguenze di scelte imposte da altri: esistono anche fasce di popolazione più fragili (i bambini per esempio) le cui esigenze rischiano di non essere prese in considerazione. Ma anteporre gli interessi individuali agli interessi collettivi (una posizione che può essere legittima) impedisce di avere una visione d'insieme e di trovare

una soluzione comune ai problemi. E quando la qualità di vita collettiva diminuisce, tutti perdono, compresi coloro i quali hanno voluto difendere i loro interessi. I conflitti tra interessi collettivi e interessi privati sono potenzialmente numerosi. “*Quando tutti avranno una casa di vacanza in montagna, non ci sarà più la montagna*”: questo paradosso formulato da Jost Krippendorf nel suo saggio *Les dévoreurs de paysage. Le tourisme doit-il détruire les sites qui le font vivre?* (1975), e che si riferiva al turismo nelle Alpi, è facilmente declinabile anche in altri contesti (per esempio nell’ambito della mobilità o delle scelte residenziali).

Il ruolo delle reti

L’insieme delle relazioni tra le persone crea una rete, una rete che può anche svilupparsi partendo da temi specifici. A titolo di esempio prendiamo la qualità del paesaggio. Progettare un paesaggio non può essere il compito di un singolo ma deve essere l’opera di una collettività. La rete mette in contatto attori che possono avere visioni diverse e interessi contrastanti. Ma nella ricerca collettiva di una soluzione il confronto tra gli attori può far nascere idee nuove. In una società ricca, eterogenea e individualista come quella in cui operiamo, sviluppare reti e relazioni è una condizione imprescindibile per ottenere una migliore qualità. Più di una volta, molte decisioni inerenti il territorio vengono prese tra il disinteresse dei più e il conflitto tra interessi privati e collettivi. Alcuni vedono poi lo strumento del ricorso (strumento giuridicamente e democraticamente fondato) come una facile scappatoia per raggiungere determinati obiettivi. Ma ostacolare un progetto è una soluzione riduttiva che raramente facilita l’apparizione di nuove prospettive. A livello politico e sociale da tempo esistono meccanismi consolidati per la ricerca del consenso. Il quadro giuridico e gli attuali meccanismi democratici sono necessari, non devono essere sostituiti, ma possono però essere migliorati.

La partecipazione e l’innovazione

L’adozione di metodologie partecipative e il coinvolgimento attivo dei cittadini nelle diverse fasi della progettazione territoriale possono permettere di acquisire risultati interessanti. Ma seguire una nuova via per portare a buon fine i progetti può portare con sé numerose incognite. Davanti alla sperimentazione ci vuole quindi una certa curiosità e disponibilità, occorre anche coraggio politico e determinazione da parte della società civile.

“Partecipazione” non vuol dire che tutti decidono ogni cosa e che le istanze democraticamente elette vengono private di competenze decisionali. Ognuno deve continuare a fare il suo lavoro, semplicemente lo deve fare diversamente. All’interno di ogni progetto devono essere chiare le aspettative, il margine di manovra così come i ruoli dei partecipanti. La conduzione del “progetto partecipato” può generare innovazione e, potenzialmente, permettere di trovare soluzioni migliori a vantaggio della qualità di vita di tutti gli abitanti. Lavorare su progetti nati all’interno di reti di attori gestite attraverso un metodo partecipativo può produrre nuove visioni e nuove soluzioni: nella gestione dei progetti 1+1 non fa sempre 2, potrebbe anche fare 0, se però si creano le condizioni favorevoli il risultato di una operazione potrebbe anche essere 3. Nella promozione di progetti di valenza sociale e territoriale, attraverso una mediazione tra gli attori, è anche possibile far convergere

visioni diversificate. Il coinvolgimento della popolazione aggiunge complessità e migliora le capacità di analisi dei problemi. Adottando approcci che favoriscono l'innovazione si possono superare anche visioni semplicistiche. La prospettiva va ampliata integrando la complessità. Le arginature di un fiume devono forse solo rispondere all'esigenza di sicurezza idraulica? La gestione della mobilità di una zona artigianale-commerciale può essere svolta limitandosi a contare il numero di parcheggi? La progettazione di un paesaggio può basarsi solo sulle statistiche che illustrano l'uso delle superfici? Su temi dalla valenza territoriale e sociale come questi (e come molti altri) la complessità non deve essere esclusa. Un maggior coinvolgimento degli attori permette di ampliare la visione e favorire un approccio trasversale rispondendo così a bisogni eterogenei.



Preparazione di una Mappa di comunità di Castel San Pietro, aprile 2014 (fotografia di Donatella Murtas).

Progetti

Operare per progetti permette di affrontare la complessità territoriale e sociale favorendo la creazione di reti e le relazioni tra gli attori. L'atto di progettare genera idee: a volte queste sono solo semplici fantasie, altre volte piacevoli riflessioni filosofiche, altre volte ancora la discussione si concretizza e fornisce risposte precise a bisogni identificati. Progettare permette pure di adeguarsi alla diversità delle situazioni. Nella progettazione andrebbe

identificata una formula che permetta di proporre l'innovazione anche in presenza di quadri formali definiti (che facilitano la presa di decisione politica) infondendo quel coraggio che di solito hanno solo i pionieri. Articolare le rigide esigenze di un quadro legale formale con il margine di manovra indotto dall'approccio progettuale chiama in causa aspetti che occorrerebbe affrontare a livello legislativo. Per far ciò si dovrebbe disporre di quadri legali meno rigidi e più coerenti. Possiamo rallegrarci del fatto che alcuni strumenti di cui già disponiamo funzionano: incentivi finanziari che facilitano l'adozione di nuovi approcci, le collaborazioni tra enti di ricerca e committenza pubblica, così come le iniziative *citoyennes* che mobilitano la popolazione in modo propositivo e costruttivo. Vigè attualmente un principio conservativo e prudentiale secondo il quale, nei processi di gestione o nella ricerca di risposte nuove a problemi non risolti, l'innovazione debba essere trovata attraverso "progetti pilota". Ma quanti sono i "piloti" che si perdono, che vagano per anni e non permettono di progredire?

Geografi nel territorio

Anche in riferimento alle esperienze dell'autore, si può affermare che la geografia può dare validi contributi all'analisi dei contesti e alla mappatura degli attori, può fornire una visione d'insieme e svolgere un'opera di mediazione tra ambiti diversi come quelli tecnici e quelli sociali. Essa può occuparsi di aspetti legati alla partecipazione e alla gestione dei progetti. La geografia può aiutare a trovare risposte innovative e adeguate, attivare dinamiche di coinvolgimento della popolazione su temi diversi come la promozione della salute, la longevità e l'invecchiamento della popolazione, la qualità urbana e/o qualità dello spazio pubblico o la qualità del paesaggio. I "geografi nel territorio" dispongono di strumenti di analisi, sanno leggere e interpretare la complessità, hanno l'abitudine di mediare tra conoscenze e punti di vista diversi. Oltre che ricercatori, consulenti specialisti o generalisti, nelle vesti dei docenti e lavorando con le nuove generazioni, essi possono proporre adeguate visioni del territorio. In sintesi possiamo affermare che i geografi, con le loro specifiche competenze, possono fornire visioni trasversali (e potenzialmente innovative), produrre analisi e sintesi delle "poste in gioco", mettere a disposizione strumenti adeguati per favorire la partecipazione, promuovere il senso collettivo del territorio e l'appartenenza.

Conclusioni

Il mondo diventerebbe migliore se lavorassimo diversamente? L'esperienza ci dice che cambiare il mondo non è così semplice, resta comunque la convinzione che immaginare un nuovo orizzonte e disporre di nuove visioni è sempre più necessario. I progetti interessanti esistono anche nella nostra realtà anche se purtroppo dobbiamo constatare che, a volte, in Ticino e a Lugano (come in molti altri luoghi), operano logiche conservative ("abbiamo sempre fatto così!"). Dobbiamo allora cercare le buone pratiche e trarne insegnamenti utili senza pensare di trovare formule magiche. Concentriamo le risorse a nostra disposizione per capire quali sono le condizioni che permettono a progetti adeguati di nascere, in questo territorio e con questi attori. È sempre più urgente addentrarsi in terreni nuovi e osare l'innovazione.

■ **RAPPORTO DI ATTIVITÀ**
(PRIMO SEMESTRE 2017)

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

Comitato direttivo

Stefano Agustoni
Paolo Crivelli
Cristina Del Biaggio
Claudio Ferrata
Alberto Martinelli
Adriano Merlini
Tiziano Moretti
Cristian Palumbo
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 la possibilità di acquistare le pubblicazioni a un prezzo di favore.

Attività svolte nel primo semestre 2017

24 marzo 2017, **Assemblea**, Canvetto Luganese, Lugano. In questa occasione **Silvia Passardi** ha presentato la relazione **Mustang: partire o restare?**

29 aprile 2017, Cave di Arzo, **Gea sul terreno, Il risveglio delle cave** con **Gianni Biondillo** e **Enrico Sassi**.

Publicazioni

GEA paesaggi territori geografie, n. 35, gennaio 2017, “Regione e trasporti”, contributi di **Giuseppe Pini**, **Remigio Ratti** e **Aurelio Vigani**.

Il numero 37 di **GEA paesaggi territori geografie** uscirà a inizio gennaio 2018 e ospiterà il saggio di Ruggero Crivelli dedicato alla **Geografia regionale del mondo alpino**.

Editoriale

Global, smart o green?
Il domani di Lugano immaginato dai geografi **1**

Polarità

Quale urbanità per la “nuova Lugano”?
Claudio Ferrata **7**

**Lugano città dell’innovazione,
della cultura e della comunicazione**
Stefano Agustoni, Mauro Valli **13**

**Punti di forza e di fragilità:
Lugano nel confronto con le città svizzere,**
Gian Paolo Torricelli e Simone Garlandini **19**

Reti, relazioni e progetti
Marcello Martinoni **31**

Rapporto di attività **36**

GEA domani **37**

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. Ferrata. 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. È possibile ordinare un numero della rivista rivolgendosi a c.ferrata@bluewin.ch, costo di un numero CHF 5.– più spese di spedizione.

Impaginazione e stampa: La Tipografica SA, Lugano