

Il progetto urbano e territoriale

Se, per lungo tempo, la città ha risposto al bisogno di creare uno spazio in grado di facilitare lo scambio di beni e di idee, di gestire la vita politica e, più in generale, di migliorare le condizioni di vita, oggi una intensa urbanizzazione ha portato con sé problemi, esternalità negative sovente accompagnate da una perdita di quella “coscienza di luogo” (Magnaghi) che caratterizzava gli insediamenti. Nel corso della storia, l’urbanistica ha tentato di produrre soluzioni atte a creare ecosistemi umani efficaci e abitabili. Oggi, fare urbanistica richiede, oltre che una comprensione disincantata della realtà, il superamento di modelli operativi non più efficaci. Tra gli strumenti a disposizione, da qualche tempo il progetto urbano e il progetto di territorio (del primo se ne parla sin dagli anni settanta-ottanta dello scorso secolo, del secondo dagli anni novanta), sembrano essere divenuti due tra i modi privilegiati per “fare città”. Questi strumenti nascono in un contesto caratterizzato dalla messa in discussione del *planning* tradizionale e del funzionalismo modernista del Novecento. In particolare, il progetto urbano si è presentato come un modo per concepire e praticare l’urbanistica flessibile e operativo, maggiormente libero rispetto alla pianificazione, privo di eccessivi formalismi nell’architettura e di pesantezze tecnocratiche,

in ascolto delle esigenze degli abitanti. Può riguardare una porzione di spazio, un quartiere, una intera città. Come il progetto territoriale, più che proporre soluzioni precostituite da adattare poi a uno specifico territorio, si fonda sulle tracce e il substrato, sul riconoscimento dell'esistente, mira a produrre e comunicare un'identità. L'adozione di queste metodologie permette di evidenziare e "costruire" i problemi propri di uno spazio e delle sue specificità, così come di produrre visioni strategiche atte a trasformare un territorio.

Oggi la complessità dei sistemi territoriali è tale che, per raggiungere obiettivi di qualità e di sostenibilità, occorre riunire più competenze: un progetto urbano e un progetto di territorio devono coinvolgere discipline diverse: urbanistica, architettura, architettura del paesaggio, geografia, ecologia e sociologia, scienze dell'ingegnere e del traffico, saperi tecnici e saperi umanistici. Per le sue capacità di comprendere le organizzazioni territoriali, stabilire diagnosi e progettare azioni concrete finalizzate a una gestione sostenibile dei territori (senza dimenticare le pratiche dell'abitare), la geografia è direttamente coinvolta in questo dibattito e nell'applicazione di questi nuovi strumenti. Numerosi giovani urbanisti che operano nelle nostre città hanno acquisito il loro *savoir-faire* nella loro formazione universitaria proprio partendo dalle competenze fornite dalle discipline geografiche. Oggi, molti dei profili di formazione in geografia (soprattutto a livello master) formano nuove figure di geografi-urbanisti orientati verso lo sviluppo territoriale e verso una pianificazione sostenibile. Tra l'altro, non possiamo dimenticare che, nel nostro paese, la domanda in questo campo non trova sufficiente riscontro nel numero di specialisti che vengono attualmente formati. Solo pochi anni fa la "Carta della promozione delle nuove leve nella pianificazione del territorio in Svizzera" segnalava (anche in relazione alla revisione della Legge nazionale sulla pianificazione del territorio), che rispetto al bisogno di 120 pianificatori-urbanisti all'anno, nelle scuole svizzere veniva formato solo il 60% degli operatori.

Ma per vedere la nostra disciplina all'opera all'interno del progetto urbano e territoriale dobbiamo riconoscere in essa la presenza di una dimensione operativa. I geografi e le

geografe, non solo sono in grado di comprendere l'azione delle società umane e le relazioni con l'organizzazione territoriale, ma sanno produrre adeguate descrizioni e rappresentazioni dello spazio (che Giuseppe Dematteis chiamerebbe "progetto implicito"), sanno contestualizzare e problematizzare, lavorare sul campo in situazioni concrete e in relazione con gli abitanti, senza dimenticare la loro apertura e la loro capacità di interagire (e pure di fungere da piattaforma comunicativa) con specialisti provenienti da altre discipline. Ciò è stato ben dimostrato anche dai relatori intervenuti nel corso del convegno "*L'occhio del geografo*". La geografia come professione organizzato da GEA a Mendrisio lo scorso autunno.

Questo nuovo numero della rivista desidera approfondire la tematica del progetto urbano e territoriale ospitando il contributo di geografi e urbanisti. Tommaso Piazza e Francesco Gilardi ci presentano inizialmente come gli strumenti della pianificazione del territorio e dell'urbanistica sono stati applicati nella Città Ticino ("Pianificare la Città Ticino"), Giuditta Botta presenta le sue proposte per un nuovo sviluppo territoriale della Regione insubrica ("Pianificazione transfrontaliera. Quale progetto per la Regio Insubrica?"), infine Claudio Ferrata discute della visione urbanistica di Alberto Magnaghi ("Il futuro territorialista di Alberto Magnaghi").

(red.)

Pianificare la Città Ticino

Tommaso Piazza, geografo e pianificatore (GEA-associazione dei geografi) e Francesco Gilardi, geografo e pianificatore.

La Città Ticino nel Piano direttore cantonale

Il principale strumento pianificatorio a disposizione dei Cantoni è il *Piano direttore cantonale* (PD), attraverso questo documento essi definiscono le forme del loro sviluppo territoriale, le modalità di coordinamento delle attività a incidenza territoriale e i tempi e i mezzi per l'attuazione (art. 8 LPT). Il PD è dunque di uno strumento strategico, operativo e vincolante per le autorità (DT, 2009): “*il principale strumento per orientare le trasformazioni territoriali dell'insieme del cantone, quale premessa per il suo sviluppo socioeconomico*” (DT, 2021). Il PD è composto da una parte esplicativa non vincolante e da una parte costitutiva vincolante che comprende gli obiettivi pianificatori, le schede e le rappresentazioni grafiche suddivise in ambiti tematici: Patrimonio, Rete urbana, Mobilità¹, Vivibilità.

La versione del PD attualmente in vigore nel Canton Ticino risale al 2009² e poggia sul concetto di Città Ticino. Essa viene illustrata nella scheda R1 denominata “Modello territoriale cantonale”³ che presenta un territorio policentrico che vede Lugano come centro di importanza nazionale, Bellinzona, Mendrisio-Chiasso e Locarno come centri di valenza cantonale e Biasca come centro di importanza regionale. Come si può vedere nell'immagine riportata nella pagina seguente, il concetto di Città Ticino poggia sull'idea di un territorio fortemente interconnesso, articolato attorno alla presenza dei quattro agglomerati (Luganese, Bellinzonese, Locarnese e Mendrisiotto) con le rispettive aree di influenza. Il territorio cantonale è inoltre suddiviso in cinque spazi funzionali: centro, suburbano, periurbano, retroterra, montagna, per ognuno dei quali sono formulati degli indirizzi strategici. Uno degli auspici della Città Ticino è quello di orientare lo sviluppo del cantone in modo policentrico e valorizzare le diverse realtà dei quattro agglomerati con le rispettive aree d'influenza.

La rete ferroviaria TILO, costituita nel 2004, rappresenta la spina dorsale del concetto di Città Ticino come territorio interconnesso. I collegamenti regolari tra gli agglomerati ticinesi e la Leventina, ma anche con le aree di confine lombarde, e soprattutto con il polo di

Milano, rendono la ferrovia competitiva rispetto ai mezzi privati. Grazie alla recente messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri, il Sopraceneri è ora collegato a Lugano e al Mendrisiotto, la compressione dei tempi di spostamento rende i tragitti paragonabili a quelli di una città di medie dimensioni a livello europeo. Con lo sviluppo della rete ferroviaria, base di una nuova territorialità e urbanità a livello cantonale e in subrico, viene ad aggiungersi un tassello fondamentale nella realizzazione della Città Ticino.

Il concetto di Città Ticino è pure parte integrante del *Progetto territoriale Svizzera* (2012). Essa costituisce, infatti, una delle dodici “aree d'intervento” identificate secondo una ripartizione funzionale e strategica a livello federale. In quest'ottica, la Città Ticino deve rafforzare il suo “*ruolo di articolazione tra città del nord e del sud delle Alpi [...] anche grazie alle nuove relazioni ferroviarie, tra i poli metropolitani di Milano e Zurigo*” (Torricelli, 2021, p. 2). Molti progetti inseriti nel Progetto territoriale Svizzera – in particolare le opere ferroviarie di AlpTransit e il collegamento Mendrisio-Varese-Malpensa – sono stati portati a termine. Per questa ragione si impone ora una nuova ridefinizione degli obiettivi e dei progetti per la Città Ticino. Si dovrà in particolare tenere conto del mutato quadro demografico, caratterizzato negli ultimi anni da una decrescita della popolazione, in netta controtendenza rispetto al resto della Svizzera (Torricelli, 2021).

I programmi d'agglomerato: strumento a scala regionale

Rispetto ai tre livelli istituzionali (Confederazione, Cantoni, Comuni), l'emergenza dell'agglomerato come scala di riflessione e intervento territoriale rappresenta un elemento di particolare rilievo per affrontare le problematiche di sviluppo territoriale.

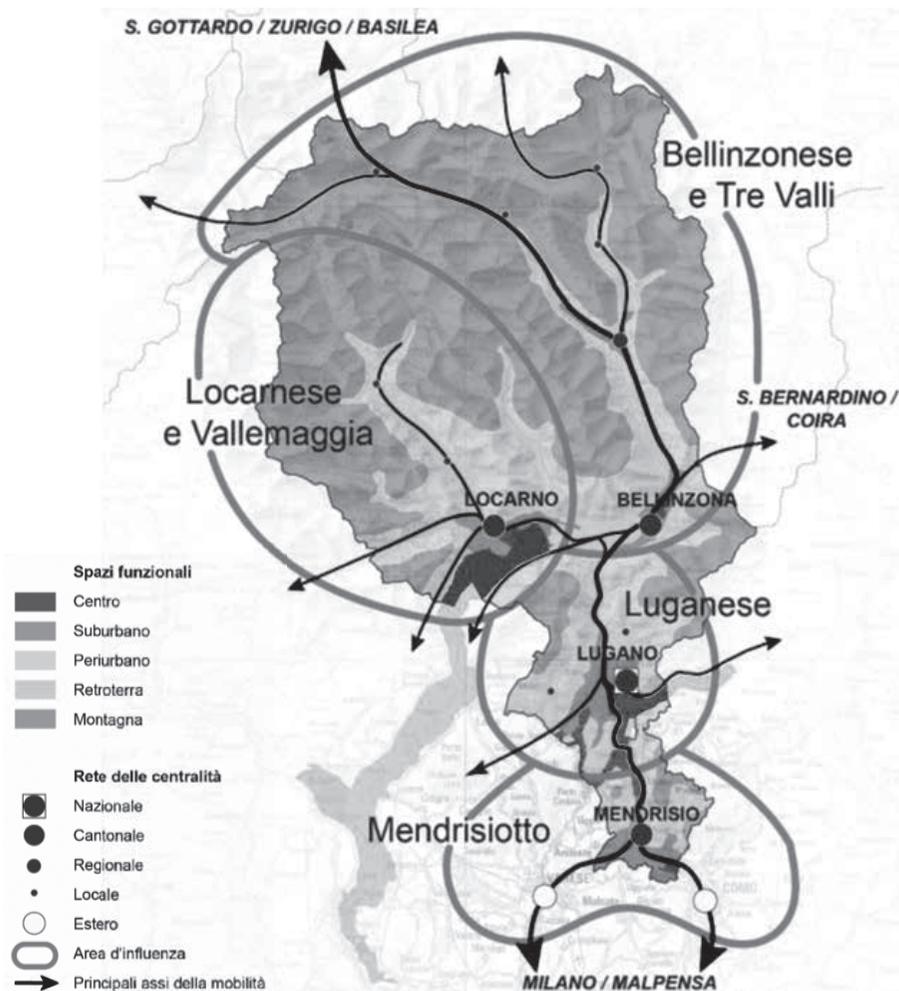
Con l'avvio della politica federale degli agglomerati nel 2001, la Confederazione sostiene finanziariamente le città e i rispettivi bacini d'influenza nella realizzazione d'infrastrutture di trasporto strategiche a livello regionale e locale, purché esse risultino da una necessità d'intervento e vi sia un coordinamento tra sviluppo insediativo e pianificazione/gestione del traffico (ARE, 2021). Per accedere ai finanziamenti federali, i Comuni devono quindi coordinarsi e collaborare all'allestimento di un *Programma d'agglomerato* (PA) che costituisce una visione spaziale a livello regionale, declinata in precise misure infrastrutturali e pianificatorie. Il PA è uno strumento utile per affrontare concretamente i crescenti problemi di accessibilità e di mobilità a scala d'agglomerato, instaurando una proficua collaborazione tra i Comuni (tramite la Commissione regionale dei trasporti) e il Cantone. L'apporto finanziario della Confederazione è, in molti casi, determinante per permettere la realizzazione di onerose opere infrastrutturali (ad esempio una linea tranviaria, un viadotto o un sottopasso ferroviario), che non potrebbero essere finanziate unicamente dagli enti locali. Concepito come strumento strategico volto all'ottenimento di finanziamenti federali, il PA deve contenere:

- uno scenario auspicato, ovvero la visione di come potrà essere l'agglomerato tra vent'anni: come dovrà essere orientato lo sviluppo degli insediamenti, d'intesa con la pianificazione del sistema dei trasporti;
- delle strategie settoriali, necessarie per favorire il raggiungimento dello scenario auspicato;

1 Le schede di mobilità riprendono e assicurano il coordinamento con i Programmi d'agglomerato, cap. 2.

2 Quest'ultimo è regolarmente tenuto aggiornato attraverso modifiche di varia portata.

3 Adottata dal Consiglio di Stato nel 2018, entrata in vigore è attesa nel 2021 (una volta evasi i ricorsi pendenti).



Modello territoriale del Cantone Ticino. Scheda R1 del PD (versione 2018, adottata dal Consiglio di Stato)

– delle misure concrete, sia infrastrutturali a sostegno del sistema dei trasporti, che pianificatorie destinate allo sviluppo centripeto degli insediamenti, con le quali si possono concretizzare le strategie settoriali.

Questo strumento pone l'accento sul risultato a scala regionale. Un intervento puntuale, come ad esempio la progettazione di un passaggio pedonale, è da considerarsi una misura locale poiché l'agglomerato nel suo insieme non ne trae beneficio, per contro, il completamento di una pista ciclabile regionale, oppure la realizzazione di una linea bus, sono considerati interventi a scala di agglomerato e possono rientrare tra le misure contenute nel PA. La Confederazione cofinanzia unicamente gli interventi infrastrutturali che riguardano i trasporti, mentre le misure di tipo pianificatorio o di valorizzazione del paesaggio non beneficiano di finanziamenti federali. Questi interventi che concorrono alla definizione di una strategia territoriale a livello regionale sono a carico del Cantone e/o dei singoli Comuni. Siccome la coerenza tra lo sviluppo insediativo e la pianificazione dei trasporti in un PA è cruciale, in esso devono figurare sia misure di tipo infrastrutturale a favore del sistema dei trasporti sia misure di tipo pianificatorio e a vantaggio della qualità degli insediamenti, con una spiccata predilezione per uno sviluppo centripeto e per la valorizzazione del paesaggio, in particolare per le aree di svago di prossimità.

La Confederazione riconosce l'esistenza di una cinquantina di agglomerati e precisa che il 75% della popolazione svizzera e rispettivamente l'80% dei posti di lavoro si trovano in queste aree (ARE, 2019). Ogni quattro anni vi è la possibilità di presentare una edizione o "generazione" di un PA. Nella prima "generazione", soltanto il Luganese e il Mendrisiotto hanno proposto un programma d'agglomerato, nella seconda e terza tutti e quattro gli agglomerati hanno presentato un PA. La quarta generazione⁴ è stata realizzata solo dal Locarnese.

Pianificazione strategica a livello comunale

Ad eccezione di alcuni Cantoni come Ginevra e Basilea Città, i Comuni svolgono un ruolo fondamentale nello sviluppo del loro territorio. Dagli anni '80 questi si sono progressivamente dotati degli strumenti pianificatori di cui sopra volti a disciplinare l'utilizzo del suolo. Tramite il Piano regolatore (PR) essi disciplinano l'uso del territorio definendo scopo, luogo e misura del suolo. Il PR "stabilisce in modo vincolante le regole o le condizioni, per ogni cittadino, ente pubblico o privato che si appresti ad usare o trasformare il territorio" (DT, 2003, p. 3). Questi hanno pure la facoltà di allestire dei PR intercomunali, anche se ancora poco diffusi. Ugualmente, per rispondere a delle esigenze specifiche, hanno pure la facoltà di allestire un Piano particolareggiato che "stabilisce nel dettaglio scopo, luogo e misura dell'uso ammissibile del suolo di una parte esattamente delimitata del territorio comunale" (art. 51 LST). Ad esempio si possono citare i piani particolareggiati dei nuclei storici o di comparti specifici (come quelli per le aree artigianali-industriali dismesse).

Questo approccio pianificatorio, incentrato sulla destinazione d'uso, certamente fondamentale per inquadrare lo sviluppo territoriale a livello locale, presenta alcune critici-

tà. Tra queste si segnala l'assenza di una visione strategica dello sviluppo territoriale che ha contribuito, tra le altre cose, ad avere in molte situazioni zone edificabili sovradimensionate o mal localizzate.

La nuova Legge sulla pianificazione del territorio (2014), tra le altre cose, impone una gestione più razionale del territorio in modo da concentrare lo sviluppo in luoghi strategici preservando gli spazi liberi. Questo implica inevitabilmente la necessità di recuperare la qualità degli spazi, siano essi liberi o costruiti, all'interno del territorio edificato (DT, 2018). In sintesi, la nuova LPT incoraggia lo "sviluppo centripeto" degli insediamenti (traduzione del termine tedesco *Innenentwicklung*).

Il Cantone ha ora provveduto ad aggiornare il Piano direttore e, su questa base, i Comuni sono chiamati ad aggiornare i loro PR. La scheda R6 del PD denominata "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili", richiede ai Comuni di dotarsi di Programma di azione comunale per lo sviluppo insediativo centripeto di qualità, il PAC (DT, 2018). Questo strumento costituisce indubbiamente un'interessante novità nel modo di concepire il territorio e dà un nuovo slancio ai Comuni. Il PAC è uno "strumento strategico e operativo che definisce gli assi d'intervento e gli obiettivi prioritari al servizio dello sviluppo centripeto e indica le misure e gli interventi per concretizzarli" (DT, 2018, p. 13), uno studio di base attraverso il quale i Comuni possono prospettare visioni e indirizzi. In coerenza con quanto citato nelle specifiche Linee guida (DT, 2018), questa strategia deve focalizzarsi su puntuali ambiti tematici considerando precisi luoghi di intervento con particolare attenzione alla qualità insediativa. Le linee guida invitano i Comuni a strutturare il PAC in tre parti (DT, 2018):

- analisi e valutazione: identificazione degli elementi specifici del comune e del suo tessuto insediativo, definendo opportunità e rischi rispetto agli obiettivi dello sviluppo centripeto di qualità;
- strategie: identificazione della strategia per strutturare il territorio, tale strategia poggia sulla definizione di ambiti tematici ed elementi chiave su cui intervenire, quali la rete degli spazi pubblici e delle aree verdi, la rete della mobilità lenta e dei trasporti pubblici, i luoghi strategici, i luoghi sensibili;
- azioni: illustrazione concreta dei provvedimenti, degli strumenti e delle azioni necessarie alla concretizzazione della strategia, nonché la loro programmazione.

Il PAC costituisce un nuovo strumento strategico e operativo, non vincolante per i cittadini (DT, 2018), con il quale i Municipi possono definire una strategia generale dello sviluppo territoriale a lungo termine. Quest'ultimo costituisce la base programmatica e progettuale per i successivi aggiornamenti dei Piani regolatori.

Esperienze locali: un primo bilancio

Per l'allestimento del PAC i Comuni possono appellarsi ad uno o più operatori esterni quali pianificatori-urbanisti, specialisti della mobilità o delle tematiche paesaggistiche e am-

bientali, ecc. Quelli più grandi, rispettivamente le città, presentano specifiche problematiche e una complessità territoriale maggiore rispetto ai Comuni più piccoli. Onde consolidare la visione strategica e operativa volta a inquadrare lo sviluppo territoriale auspicato per i prossimi decenni, le città hanno preferito adottare una procedura di progetto territoriale denominata *Mandati di studio in parallelo* (MSP). Riconosciuta dalla Società svizzera degli ingegneri e degli architetti (SIA), questa metodologia ha il merito di mettere a confronto più gruppi interdisciplinari (di regola 3 o 4). Attraverso una diversità di analisi e di proposte specifiche ad ogni gruppo, questi MSP permettono di ottenere visioni di sviluppo territoriale diversificate. Ciò contribuisce a migliorare la conoscenza territoriale e, in senso lato, a fare mergere una cultura del territorio declinata nelle sue diverse componenti.

La prima città che si è mossa in questa direzione è stata Mendrisio (2017)⁵ che ha poi allestito il proprio *Piano direttore comunale* (2021). Bellinzona ha ultimato i lavori del suo Masterplan nel febbraio 2020 e in seguito, pure lei, ha allestito il PAC (2020)⁶. A Lugano è in corso una procedura di MSP e si avvia dunque alla realizzazione del suo PDcom. Infine, la Città di Locarno, non avendo avviato un processo aggregativo con i Comuni limitrofi⁷, non si è trovata ancora nella necessità di pensare a questo tipo di operazione. Il ricorso alla procedura di MSP non si limita all'elaborazione di visioni strategiche a livello comunale. Essa può essere indetta dai committenti (pubblici o privati) anche per approfondire la visione di uno specifico quartiere o comparto urbano. A dimostrazione del dinamismo dei Comuni ticinesi e dell'emergenza di una nuova sensibilità territoriale si possono menzionare i casi di Bellinzona e di Morcote. La Città di Bellinzona, assieme ai suoi partner co-proprietari FFS e Cantone, è attiva nella progettazione di un nuovo quartiere misto (residenziale, professionale, formativo e culturale) sul sedime delle attuali Officine FFS che, nel giro di 10 anni, saranno trasferite a Castione. Il comparto adiacente alla stazione di Bellinzona potrà essere convertito in un quartiere attrattivo e innovativo. Dopo una procedura di MSP, svoltasi nel 2019-2020, la città sta ora allestendo il Piano particolareggiato del Quartiere Officine. Nel 2019 il Comune di Morcote ha elaborato una procedura di MSP per alcuni settori sensibili del suo territorio: la riva del lago (tutta la fascia di transizione tra il lago e il nucleo tradizionale, incluso la strada cantonale), gli orti e i percorsi pedonali di accesso al comparto monumentale ubicato sopra il nucleo. Sulla base dell'esito di questa operazione, il Municipio ha deciso di approfondire vari aspetti pianificatori, affidando dei mandati specifici ai gruppi di progettazione.

Possiamo ora formulare alcune riflessioni di carattere generale su queste esperienze. Rispetto a una procedura pianificatoria ordinaria (ad es. variante di PR), il ricorso ai MSP offre una certa libertà creativa tralasciando, almeno parzialmente, certi aspetti giuridici e procedurali. Il disegno strategico nel quale tutti gli aspetti non sono ancora determinati, è un'importante occasione di dialogo con la popolazione. In questo senso, esistono diversi metodi e strumenti

4 Il programma d'agglomerato del Locarnese di 4a generazione (PALoc 4) sarà consegnato dal Consiglio di Stato all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale nel mese di settembre 2021.

5 La rivista di architettura, ingegneria e urbanistica *archi* ha dedicato al modello pianificatorio della Nuova Mendrisio un intero numero (6/2018).

6 Materiale di concorso e PAC consultabile: <https://pac.bellinzona.ch/programma-azione-comunale>.

partecipativi da adottare, sia nella fase di progettazione sia in quella di comunicazione dei risultati. Nell'ambito dei MSP di Lugano e Bellinzona la popolazione ha potuto esprimersi tramite un questionario e la sintesi dei risultati è stata trasmessa ai gruppi di progettazione. L'implicazione della popolazione dovrebbe essere duratura nel tempo, anche dopo la fine della procedura. Il MSP per il PDCom di Lugano attribuisce grande importanza a quest'aspetto e, su questo tema, i gruppi di progettazione sono tenuti a pronunciarsi (Città di Lugano, 2019). Affinché la ricchezza dei risultati scaturiti dal MSP possa essere valorizzata e integrata in un documento strategico e operativo (PAC), il lavoro di sintesi e di condivisione politica assume un ruolo cruciale. Questo esercizio diventa però particolarmente critico quando, come nel caso di Bellinzona, non viene definito un team vincitore e la traduzione in un documento strategico diventa il risultato della sintesi delle diverse proposte. Se, da un lato, questo permette di attingere all'insieme del materiale prodotto, dall'altro la coerenza dell'insieme non è garantita. Si corre il rischio di ottenere un documento (PDCom o PAC) che non trasmette una visione territoriale chiara e non è del tutto adatto per rispondere alle esigenze future.

Riflessioni conclusive

Le sfide territoriali, culturali e sociali con cui la pianificazione del territorio e l'urbanistica saranno confrontate nei prossimi decenni sono numerose e in perenne mutazione. La Città Ticino, e la necessità di allestire una visione strategica e operativa a livello comunale, costituiscono opportunità che meritano di essere colte nella loro ricchezza e nella loro complessità. Le esperienze fatte dimostrano una grande attenzione e implicazione, sia a livello istituzionale (Comuni e Cantone) che a livello dei progettisti. Le sfide e le domande restano numerose, ciò che rende la progettazione del territorio un ambito affascinante e ricco di sfide.

Riferimenti bibliografici

- CITTÀ DI LUGANO (2019), *Piano Direttore comunale della Nuova Lugano, Documento 1*, Lugano.
- DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO DEL CANTON TICINO – DT (2003), *I principali strumenti pianificatori e l'evoluzione della legislazione in materia di pianificazione del territorio*, Bellinzona, Canton Ticino.
- DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO DEL CANTON TICINO – DT (2009), *Revisione del Piano direttore cantonale: Rapporto esplicativo 2009*, Bellinzona, Canton Ticino.
- DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO DEL CANTON TICINO – DT (2018), *Linea guida: Programma d'azione comunale per lo sviluppo centripeto di qualità: orientare uno sviluppo qualitativo degli insediamenti attorno alla rete degli spazi liberi*, Bellinzona, Canton Ticino.
- DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO DEL CANTON TICINO – DT (2021), *Piano Direttore*, disponibile su: www4.ti.ch/dt (consultato il 30 aprile 2021).
- UFFICIO FEDEDERALE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE – ARE (2019), *Infografica sui programmi d'agglomerato di terza generazione*.
- UFFICIO FEDEDERALE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE – ARE (2021), *Politica degli agglomerati della Confederazione*, disponibile su: www.are.admin.ch (consultato il 16 maggio 2021).
- TORRICELLI, Gian Paolo, VALLENARI, Loris. La “Città Ticino nel contesto intermetropolitano”, in *Extra Dati 5/XXI*, aprile 2021, Bellinzona.

7 Nel 2011 nei Comuni del Locarnese sulla sponda sinistra della Maggia (Brione sopra Minusio, Locarno, Mergoscia, Minusio, Muralto, Orselina e Tenero-Contra) si è votato sull'aggregazione per formare un Comune unico denominato Locarno, la votazione consultiva ha dato esito negativo (in 5 Comuni su 7 è prevalso il no).

La Regio Insubrica e la rete urbana dei laghi

Giuditta Botta, architetto.

Un confine che unisce¹

Considerando i possibili ambiti di cooperazione transfrontaliera, è interessante capire quali siano gli obiettivi che si prefigge la Regio Insubrica².

“La Comunità di lavoro Regio Insubrica promuove la cooperazione transfrontaliera nella regione italo-svizzera dei Laghi Prealpini e favorisce la presa di coscienza dell'appartenenza ad un territorio che è iscritto, al di là dei confini istituzionali, nella geografia, nella storia, nella cultura e nella lingua. La Regio Insubrica opera nella convinzione che l'integrazione, attraverso la cooperazione, delle grandi risorse del territorio insubrico e la sua evoluzione in uno spazio funzionale, potranno liberare nuove risorse e nuove energie e dare nuove prospettive di crescita a chi vive, lavora e trascorre il suo tempo libero in questa regione. Nell'era della globalizzazione, la Regio individua nello sviluppo di una realtà locale forte e interconnessa e di una mentalità transnazionale moderna e aperta, una risposta atta ad assicurare alla Regione Insubrica anche nel futuro, l'importante ruolo di ponte tra il Nord ed il Sud dell'Europa.” (www.regioinsubrica.org).

Malgrado il territorio sia al centro degli interessi dichiarati di questa organizzazione fin dalla sua costituzione, al momento non esiste ancora alcun progetto né alcuna rappresentazione di una visione strategica di tutto il territorio che sia condivisa e perseguita. Il dialogo e la collaborazione promossi dalla Regio Insubrica continuano nel solco delle buone relazioni che hanno caratterizzato lo sviluppo dell'area prima della sua fondazione e i traguardi raggiunti riguardano prevalentemente tematiche relative alla mobilità³.

La giustapposizione dei Piani Territoriali Regionali di Lombardia, Piemonte e del Progetto

1 Questo tema viene sviluppato nel mémoire di Master dell'autrice *Urbanisme transfrontalier. Quel projet de territoire pour la Regio Insubrica?*, Université de Genève/EPF Lausanne, Autunno 2021.

2 La Comunità di lavoro Regio Insubrica è stata costituita il 19 gennaio 1995 a Varese, dal Cantone Ticino e dalle Province di Como, di Varese e del Verbano Cusio Ossola, alle quali si sono aggiunte nel 1997 le Province di Lecco e Novara.

3 Successivamente alla firma dell'accordo operativo tra la Regione Lombardia (I) e la Repubblica del Cantone Ticino (CH) nel settore del trasporto pubblico del 2008, il Gruppo di lavoro Pianificazione e Trasporti della Regio aveva prodotto il più interessante documento di coordinamento delle reti della Regio Insubrica intitolato “Elementi di organizzazione territoriale di valenza insubrica” (redatto presso la Sezione dei Trasporti Uff. Pianificazione e Tecnica del Traffico del Canton Ticino) ove erano rappresentati Parchi naturali e aree protette dell'area insubrica ma soprattutto ferrovie, viabilità, autostrade, strade a 4 corsie, strade a 2 corsie, aeroporti, centri intermodali, navigazione lacustre e piste ciclabili e il tutto in un'unica carta tematica.

territoriale Svizzera (o anche del Piano Direttore del Canton Ticino), ci interroga sull'opportunità di procedere alla stesura di un progetto strategico coordinato del territorio della Regio che possa contribuire ad una migliore presa di coscienza e messa in evidenza delle potenzialità del territorio e possa in seguito venir integrata nei piani strategici di competenza (PRT Lombardia e Piemonte e PD del Canton Ticino e Progetto territoriale Svizzera).

Dal Lago Leponretico alla Regione transfrontaliera dei tre Laghi

Gli indizi forniti dalle caratteristiche geologiche e geografiche favoriscono l'ipotesi che nel Cretaceo superiore⁴ il segmento di Prealpi situato tra la Faglia insubrica e i fronti di accavallamento rivolti verso la pianura Padana in cui si colloca la regione dei laghi abbia subito un notevole abbassamento tettonico rispetto ad altre parti della regione alpina, trovandosi nella condizione di accogliere laghi molto profondi (Parea, 2017, p. 55). Terminata la fase di abbassamento, questa porzione delle Prealpi ha iniziato a fondersi definitivamente con il resto dell'arco alpino alla fine del Pliocene⁵ e, da allora, ha condiviso l'attuale sollevamento. L'azione dei ghiacciai si è molto probabilmente limitata a rimodellare le parti superiori dei versanti di queste antiche valli, contribuendo solo in parte a riempirle ed a creare barriere moreniche che hanno partecipato alla formazione dei laghi (ivi, p. 59-62). Attraverso l'analisi dei sedimenti sabbiosi distribuiti nella pianura insubrica, il geologo Gian Clemente Parea ha formulato l'ipotesi della presenza di un unico grande bacino che chiama Lago Leponretico e che univa Verbano, Ceresio e Lario, separato dal golfo del Po da un fascio di paleospagge sabbiose che finirono di svilupparsi al tempo della rivoluzione medio-pleistocenica⁶ e, da quel momento, iniziarono a sollevarsi fino agli attuali 300 metri di altitudine (ivi, p. 103).

Lo spirito del Lago Leponretico sembra permanere tanto che il Prof. Remigio Ratti ricorda che *“prima dell'avvento dello Stato nazionale italiano (1861), della ferrovia e dell'autostrada – che hanno dato una trama fortemente longitudinale all'organizzazione territoriale di questo spazio cerniera – si può dire che la regione dei Tre Laghi vivesse meglio una propria identità antropica e geografica. A partire da realtà socioeconomiche limitate, accanto ai flussi delle correnti transalpine continentali, esisteva anche una rete di flussi di persone e di scambi di merci anche orizzontali e di contatti sociali e culturali tali da dare, grazie ad una forte complementarità delle parti, un'identità alla regione dei Tre Laghi”* (Ratti, 2019, p. 139). Il geografo Claudio Ferrata ne *La fabbricazione del paesaggio dei laghi* evidenzia il fatto che *“a cavallo tra Otto e Novecento quello che per molti abitanti della regione è oggi un semplice ‘territorio quotidiano’ è stato oggetto di sguardi attenti e meravigliati che hanno trasformato questo luogo in un paesaggio degno del massimo interesse”* (Ferrata, 2008, p. 11). *“Lo spazio turistico andava a costituire una regione transfrontaliera che si estendeva al di là dei confini nazionali. Questa immagine di una regione dei laghi vasta ma coerente ve-*

4 Circa 65 milioni di anni fa.

5 Circa 1,6 milioni di anni fa.

6 Circa 0,9 milioni di anni fa.

niva chiaramente illustrata nei diversi manifesti editi dalle compagnie di navigazione o dalle compagnie ferroviarie tra la fine del Diciannovesimo e i primi anni del Ventesimo secolo” (ivi, 2008, p. 51). Infine, nel volume *La Suisse Portrait urbain* (Diener et. al, 2006) che riassume gli studi effettuati tra il 1999 e il 2003 dagli studenti di ETH Studio Basel (nel capitolo redatto sotto la direzione di John Palmesino), viene individuata proprio attorno al lago Leponretico una maglia urbana in formazione tra Milano e Zurigo denominata rete urbana dei laghi (Fig. 1).

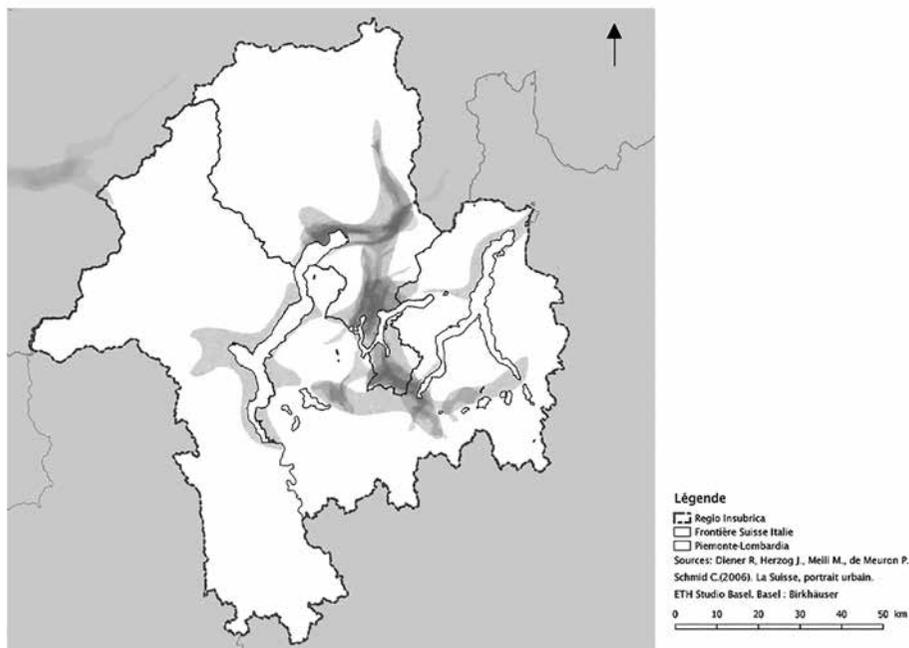


Fig. 1 – La rete urbana dei laghi secondo ETH Studio Basel (elaborazione dell'autore).

La rete urbana dei laghi, un potenziale di sviluppo

“I tre laghi rappresentano il cuore della rete cittadina insubrica e, nel contempo, sono l'incarnazione dell'immenso potenziale di sviluppo della regione. La scomposizione della struttura urbana in diversi poli, oltre il confine nazionale, offre alla dinamica di urbanizzazione dell'intera regione l'opportunità di creare una figura territoriale più ampia e dai contorni netti. Sovrapponendosi agli ampi spazi naturali del Lago di Como, Lago Maggiore e Lago di Lugano, la rete dei comuni ticinesi si arricchisce di una nuova dimensione internazionale. Nasce qualcosa di nuovo, unendo i processi politici ed economici ai due lati del confine, creando così uno spazio economico transfrontaliero tra le Alpi e la pianura padana, tra la Svizzera e l'Italia” (Diener et. al., 2006, p. 734).

Parallelamente al potenziale latente dello spirito del lago Leponretico, nella sua tesi di dottorato *Trasporti e sviluppo territoriali negli spazi intermedi: l'esempio della regione transfrontaliera insubrica*, il geografo Aurelio Vignani elabora l'ipotesi⁷ della presenza di una metropoli insubrica con uno sviluppo territoriale policentrico legato al piano dei servizi TILO, capace di assicurare la competitività e la sostenibilità di queste realtà molto frammentate per la presenza di grandi infrastrutture, divisioni politiche, istituzionali ed economiche legate all'esistenza delle diverse frontiere. Ciò promuovendo pratiche di mobilità urbana (più orientate al trasporto pubblico) e, di conseguenza, un assetto territoriale più compatto favorevole alla mobilità combinata e uno sviluppo policentrico che dia sufficiente “massa critica” a questi spazi intermedi. Tale forma di sviluppo sarebbe favorita dall'elevato livello di accessibilità che caratterizza gli spazi intermedi, a condizione che tale potenziale venga sfruttato attraverso l'interconnessione tra le “reti lunghe” e le “reti locali” di trasporto e la realizzazione di “regole del gioco” in particolare in termini di pianificazione territoriale (Vignani, 2016, p. 407).

Nella sua analisi, Vignani sottolinea che la presenza di un sistema di trasporto transfrontaliero contribuisce alla validità e legittimità dell'ipotesi della metropoli insubrica e asserisce che i rapporti tra infrastruttura di trasporto e sviluppo territoriale si possono riassumere in tre grandi rivoluzioni: quella della ferrovia alla fine del XIX secolo, quella dell'automobile a metà del 1900 e quella in corso relativa allo sviluppo delle ferrovie regionali (*S-Bahn*) (ivi, p. 411). L'estensione della metropoli insubrica individuata da Vignani corrisponde al recente sviluppo della rete ferroviaria descritta da Remigio Ratti quando ammoniva che “dal punto di vista delle infrastrutture, il Ticino e la regione transfrontaliera – caratterizzate da una forte urbanizzazione policentrica – avrebbero disposto dal 2018 di un Metro transfrontaliero, grazie alla costruzione di una nuova bretella ferroviaria, Como/Chiasso, Mendrisio (Lugano) e Varese/Gallarate (aeroporto di Milano Malpensa). E dal 2020⁸, con l'entrata in funzione della galleria ferroviaria di base sotto il Monte Ceneri, sarebbe venuta a crearsi in continuità con Alptransit il Metro della Città Ticino: (Bellinzona e Lugano ad appena 12 minuti e Lugano e Locarno in venticinque minuti)”. Per Ratti “erano presenti le premesse per un Ticino aperto ad un avvenire da Europa delle Regioni, il problema sarebbe stato semmai quello di una governance politica certamente più impegnativa e specifica, tale da darne una valenza non solo di politica di buon vicinato ma d'interesse vitale per la coesione nazionale”. (Ratti, 2019, p. 142).

Dall'ipotesi della Metropoli Insubrica della rete TILO 2020 a una visione strategica condivisa di rete urbana dei laghi

Il primo intervento necessario, immediato e facilmente realizzabile che potrà contribuire ad una presa di coscienza del territorio comune è l'integrazione di orari, tariffe e coordinamento di tutta la rete ferroviaria presente sul territorio della Regio con armonizzazione

7 Ipotesi “ex-ante” alla quale dovranno seguire una serie di monitoraggi “ex-post” sul modello di Sistema di Analisi degli Effetti Territoriali formalizzato (Vignani, 2016, p. 409).

8 Con il nuovo orario dei trasporti pubblici / TILO in aprile 2021.

dei collegamenti tra reti lunghe e reti locali⁹. Il piano dei servizi TILO entrato in vigore in aprile 2021 connette già i tre laghi, in quanto da Milano si raggiunge direttamente Como, Lugano e Locarno. Ma la giustapposizione dei percorsi di TILO, del sistema ferroviario metropolitano Piemonte e del servizio ferroviario regionale lombardo entro i confini della Regio evidenziano ulteriori possibilità di interazione, soprattutto per quanto concerne la sponda sinistra del Lario e la tratta dal passo del Sempione fino a Novara (porta di accesso al corridoio Mediterraneo est ovest da Siviglia a Budapest).

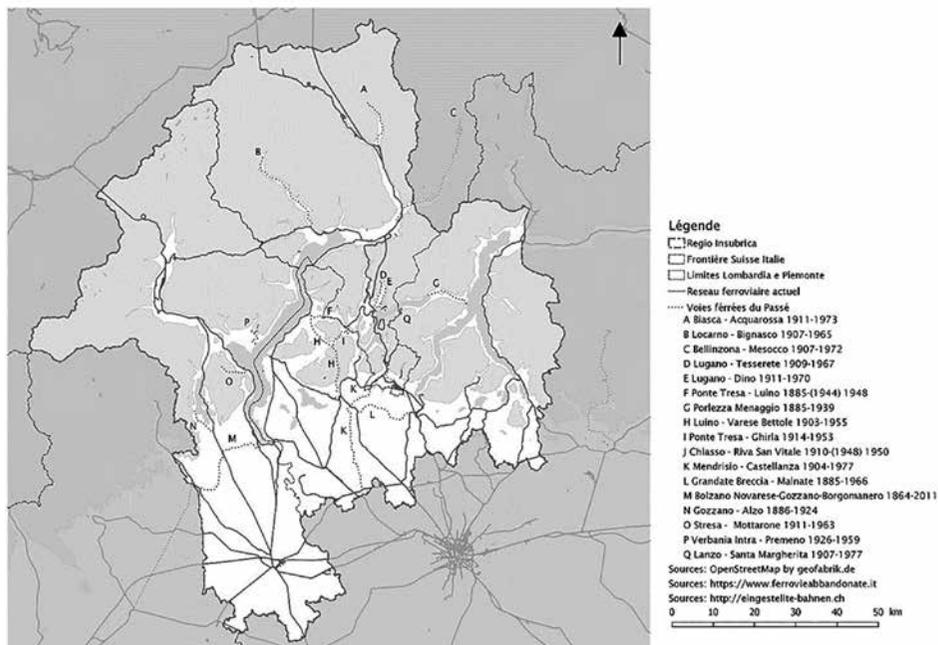


Fig. 2 – Rete ferroviaria 2021 e vie ferrate del passato (elaborazione dell'autore).

Onde verificare la possibilità di ampliare il raggio della Metropoli Insubrica per sostenere lo sviluppo della rete urbana dei laghi, proviamo poi a sovrapporre la rete ferroviaria attuale alle rotaie dismesse con il diffondersi delle automobili (ma il cui potenziale secondo Vigani torna di attualità con la rivoluzione delle ferrovie regionali in corso) (Fig. 2). In evidenza tra i vari tracciati interessanti quello della ferrovia dei tre laghi. La città di Lugano, infatti, è stata tra il 1885 e il 1918 il punto centrale di collegamento dei laghi Lario, Ceresio e Verbano e parte di un ambizioso programma di comunicazioni via acqua e via terra. Obiettivo raggiunto tramite la costruzione da parte della Società Navigazione e Ferrovie per il Lago

di Lugano di una ferrovia tra Menaggio e Porlezza e una ferrovia tra Ponte Tresa e Luino con corse armonizzate con gli orari dei battelli che facevano la spola tra Porlezza Lugano e Ponte Tresa (Bassi Caglio, 1998, p. 5). Lugano oggi è uno dei poli di attrazione sia della metropoli insubrica (Vigani, 2016) sia della rete urbana dei laghi: il suo traffico pendolare causa problemi di mobilità che compromettono la fluidità del corridoio internazionale nord-sud Reno-Alpino (dal Mediterraneo al Baltico) ma anche delle strade di collegamento est-ovest. Il progetto del nuovo tram-treno in sostituzione della esistente ferrovia Lugano Ponte Tresa ha il grande vantaggio di connettere Ponte Tresa alla stazione di Lugano e di attestarsi in centro città. Ipotizzare un prolungamento del suo tracciato da Ponte Tresa fino a Luino garantirebbe una connessione con la linea ferroviaria della sponda sinistra del Verbano ed un primo rafforzamento della rete urbana dei laghi. Un suo ulteriore prolungamento da Lugano a Porlezza, e successivamente a Menaggio, permetterebbe una riduzione del traffico di transito nella città di Lugano e garantirebbe un collegamento con la parte più turistica della costa destra del Lario, ove il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Como prevede già grandi lavori stradali (con gallerie di circonvallazione) che mirano a liberare la via Regina dal traffico di passaggio con tutti i benefici che ne derivano.

Un ulteriore possibile intervento attuabile sulla rete ferroviaria per ampliare le connessioni, e quindi le potenzialità della rete urbana dei laghi, era stato presentato nel 2010 dall'istituto di Ricerca per l'Ecologia e l'Economia Applicate alle Aree Alpine (IRE-ALP). Si tratta dello studio di fattibilità promosso dalla provincia di Sondrio di traforo ferroviario di collegamento tra la Valchiavenna e la Mesolcina. Tale proposta non ha convinto le autorità grigionesi che, nel 2012, ne hanno decretato il non luogo a procedere dopo averlo comparato con altri progetti ferroviari distribuiti sul territorio cantonale. Il Canton Ticino non si è espresso a proposito (forse a seguito della bocciatura grigionesa) probabilmente perché non direttamente strategico per lo sviluppo territoriale del Cantone rispetto ad altre priorità. L'assenza di un progetto strategico condiviso per la Regio non ha purtroppo permesso di recepirne tutto il valore.

Più facile è capire l'importanza del completamento dei progetti ferroviari Gronda Ovest e/o Alptransit Sud allo studio presso le ferrovie federali svizzere (ma tuttora senza garanzia di finanziamento). Il congestionamento sia ferroviario che autostradale (e anche stradale) del corridoio Reno-Alpino della rete transeuropea dei trasporti ha raggiunto e superato livelli non più sostenibili. Onde permettere maggiori frequenze ai treni passeggeri e garantire i flussi dei treni merci tra Zurigo e Milano, in modo da migliorare l'offerta del trasporto pubblico allo scopo di diminuire il traffico motorizzato, non è più pensabile ritardare ulteriormente le scelte riguardanti il futuro dei progetti Gronda Ovest e Alptransit Sud. Considerando il fatto che solo il territorio del Canton Ticino è toccato direttamente (anche se i benefici hanno risonanza, nazionale e internazionale), ottenere dei finanziamenti tanto importanti da parte della Confederazione è una grande sfida che va affrontata senza ulteriori ritardi. Non esistono alternative a lungo termine e forse proprio sotto questo aspetto la visione allargata della rete urbana dei laghi potrebbe aiutare

⁹ Attualmente in corso un importante progetto INTERREG TI-SMISTO.

a comunicare la reale scala di impatto dei due progetti e raccogliere consensi (e finanziamenti?) anche da parte della Comunità Economica Europea.

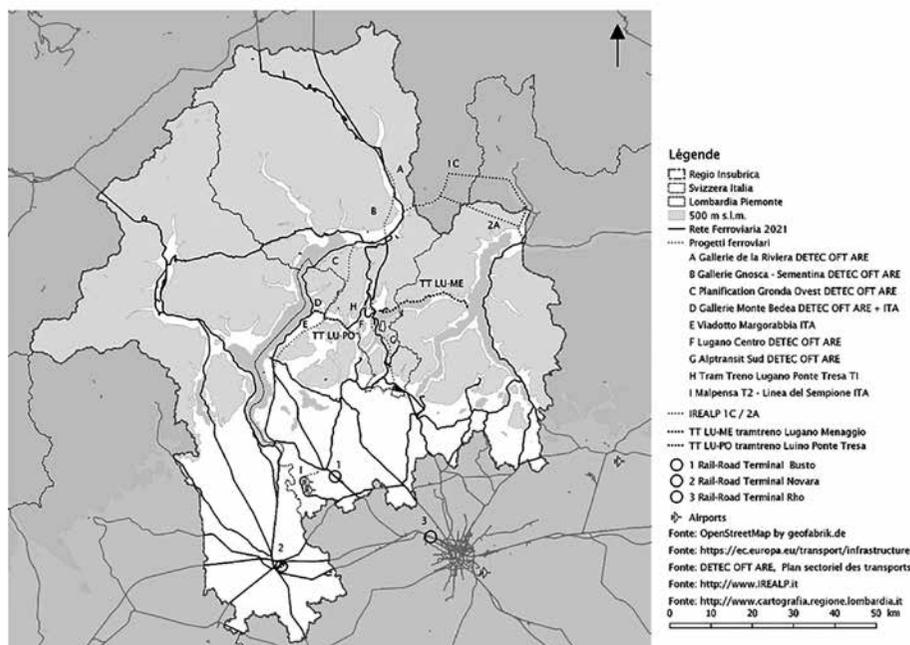


Fig. 3 - Rete Ferroviaria visione 2050 (elaborazione dell'autore).

Allestire la rete urbana dei laghi (Fig. 3) strutturata su una rete di trasporto pubblico quale progetto strategico condiviso del territorio della Regio Insubrica, doterebbe la Regio di una visione d'insieme che già fa parte dell'immaginario collettivo. Tale visione potrebbe facilitare convergenze di governance su temi specifici a livello locale ma anche nazionale ed europeo. Verrebbero coinvolti attori su un territorio più vasto intorno ai tre laghi e le Regioni Lombardia e Piemonte sarebbero toccate in modo meno aneddotico rispetto all'attuale coinvolgimento nella metropoli Insubrica. Il progetto potrebbe trovare grandi favori anche a livello nazionale ed Europeo e la Regio Insubrica si potrebbe proporre come polo residenziale, turistico e lavorativo prealpino lacustre e potrebbe perseguire obiettivi di alta sostenibilità all'insegna dei valori del passato con lo sguardo rivolto al futuro.

Bibliografia

- BAU-,VERKEHRS-UND FORSTDEPARTEMENT GRAUBÜNDEN (2012), *Bewertung neuer Verkehrsverbindungen - Technischer Schlussbericht 28.08.2012*, Zürich, Ernst Basler + Partner AG.
- BASSI CAGLIO Luciana (1998), *La conquista del lago*. Lugano, Società Navigazione del Lago di Lugano.
- DIENER Roger, HERZOG Jacques, MEILI Marcel, DE MEURON Pierre, SCHMID Christian (2006), *La Suisse, portrait urbain*, ETH Studio Basel, Institut pour la Ville Contemporaine, Basel, Birkhäuser.
- FERRATA Claudio (2008), *La fabbricazione del paesaggio dei laghi. Giardini, panorami e cittadine per turisti tra Ceresio, Lario e Verbano*, Bellinzona, Casagrande.
- IREALP (2010), *Trafo della Mesolcina Valutazione integrata di sviluppo socio economico Relazione illustrativa*, Chiuro Milano Bruxelles.
- PAREA Gian Clemente (2017), *L'origine del lago di Como, degli altri laghi prealpini e della pianura padana*, Varenna, Editrice Associazione culturale "Luigi Scanagatta".
- RATTI Remigio (2019), "La frontiera con l'Italia; la regione Insubrica", in Corfù L., Marcacci M., Remigio R. (a cura di), *Svizzera-Europa in cammino: compendio di una relazione complessa. Traduzione, adattamento e aggiornamento del volume di Benedikt von Tscherner*, Bellinzona, Coscienza svizzera.
- VIGANI Aurelio (2016), *Trasporti e sviluppo territoriale negli spazi intermedi: l'esempio della regione transfrontaliera insubrica*, Losanna, Tesi Università di Losanna, Facoltà GSE.

Il futuro territorialista di Alberto Magnaghi

Claudio Ferrata, GEA-associazione dei geografi.

Sin dai suoi primi lavori, Alberto Magnaghi ha cercato di proporre una visione territorialista del progetto urbanistico. Nel suo recente suo volume *Il principio territoriale*¹, approdo di una riflessione maturata durante il suo lungo percorso di insegnamento presso l'Università di Firenze (e in particolare nei Corsi di laurea in Pianificazione della "Scuola di Empoli"), e con la realizzazione di diversi progetti (tra cui il Piano paesaggistico della Toscana e quello della Puglia), a cui occorre aggiungere l'operato della Società dei territorialisti e delle territorialiste (un arcipelago che è stato un laboratorio che ha permesso di sperimentare una nuova scienza unitaria del territorio²), egli presenta la sua visione del progetto territoriale.

Esodi e controesodi

La diagnosi dalla quale parte Magnaghi non è incoraggiante. Egli delinea i contorni dell'urbanizzazione globale e planetaria che viene definita pervasiva, iper-centralizzata e iper-gerarchizzata. Anche se molti commentatori sostengono che le innovazioni e i processi *bottom-up* avvengono proprio dove si trovano le grandi concentrazioni di persone, merci, risorse e innovazioni tecnologiche, questa urbanizzazione banalizza la città sottraendone i suoi caratteri identitari. Le critiche di Magnaghi riguardano anche il ruolo svolto dalle nuove tecnologie della comunicazione che ha portato alla costituzione dell'iperspazio digitale delle reti e dei flussi dell'iperspazio che ha marginalizzato e subordinato lo spazio fisico dei luoghi. L'affermazione della *Megacity* e delle *Global cities* nel Nord del mondo e dalle *Megaregions* nel Sud, ha portato con sé problemi di inquinamento e di congestione, così come importanti processi di *deteritorializzazione*, vale a dire interruzione del processo coevolutivo fra insediamento umano e ambiente, e di *despazializzazione*, intesa come trasferimento di attività umane e di relazioni dallo spazio fisico dei luoghi e delle funzioni allo spazio telematico, smaterializzato e proprio delle tecnologie della comunicazione. La definitiva rottura delle *relazioni coevolutive* tra insediamento umano e ambiente si è accompagnata a processi di crescente centralizzazione dei livelli di decisione delle grandi organizzazioni

tecnico-finanziarie e immobiliari che sono all'origine del prosciugamento e desertificazione del territorio dei luoghi. Questi sono gli "esodi" di cui parla Magnaghi. Dietro questi "esodi" troviamo la crisi del sistema produttivo della città-fabbrica e del sistema fordista e il passaggio verso la città digitale e la scomposizione planetaria del ciclo produttivo con il suo spostamento dal Nord al Sud-Est del mondo. Tutto ciò non riguarda solo il lavoro ma coinvolge anche la grande questione dell'abitare: processi della vita che un tempo erano legati a saperi contestuali sono ora stati riorganizzati. Si è così presentato un nuovo territorio post-urbano, forme insediative omologate, seriali e sconfinite. Ma, parallelamente a questi "esodi", si stanno anche sviluppando percorsi locali di allontanamento dai flussi globali. Sono i "contro-esodi". È dunque necessaria una radicale inversione di rotta alla ricerca di un rinnovato riconoscimento dei *luoghi* e delle loro specifiche identità. Di fronte all'assenza di relazioni di prossimità, di percorsi di reidentificazione tra soggetti e oggetti, di relazioni solidali, di paesaggi percepibili, riconoscibili e identitari attraverso i quali riappropriarsi di senso esistono possibili alternative. Dotandosi di una rinnovata *coscienza di luogo*, la nuova civilizzazione antropica dovrebbe essere in grado di riattivare quella consapevolezza acquisita attraverso un percorso di trasformazione culturale degli abitanti/produttori del *valore patrimoniale dei beni comuni territoriali*. Occorrono poi nuovi *patti città-campagna* per gestire i mezzi di riproduzione della vita come l'acqua, il cibo, la salute o l'energia. La costruzione di aggregati socio-economici fra cittadini e produttori, microimprese, artigianato, banche locali, imprese a valenza etica è pure necessaria per rafforzare e rinnovare attività produttive e filiere in grado di valorizzare le peculiarità dei beni patrimoniali locali e regionali. Un ritorno alla terra avviene attraverso la neo-agricoltura ma anche attraverso un ritorno alla montagna (verso le Alpi e gli Appennini), una "risalita dei salmoni", dice Magnaghi, di nipoti di montanari, giovani coppie, pensionati.

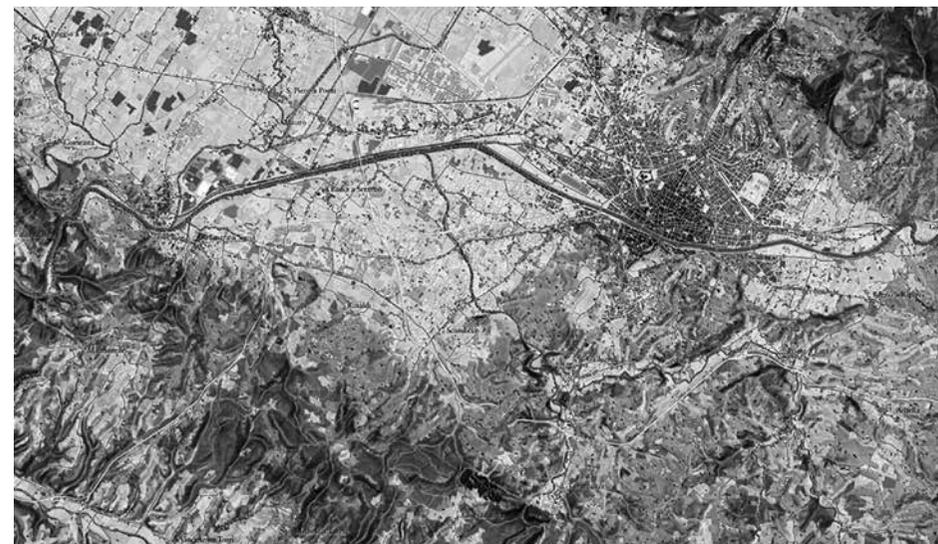


Immagine tratta dal Piano paesaggistico della Toscana.

¹ Alberto Magnaghi, *Il principio territoriale*, Torino, Bollati Boringhieri, 2020.

² Su questo tema si veda anche il nostro quaderno *Da abitare a urbanità: quaranta parole per il progetto di territorio*, GEA-Associazione dei geografi, gennaio 2021.

Dalla natura alla bioregione

Il progetto territorialista non può non chinarsi sulla questione della natura e lo fa sulla base di un interrogativo primario: cambiare l'ambiente dell'uomo o la natura? A differenza dell'approccio fondato sull'ecologia profonda, quello territorialista considera terra e natura quale prodotto di una coevoluzione e di una co-costruzione. Il suo fine non è il salvataggio della natura, obiettivo che rientrerebbe nel programma dell'ecologia profonda ma, adottando una prospettiva eco-territorialista, mira piuttosto a riconoscere una civilizzazione antropica che si fonda sull'idea di *territorio*, il solo ambiente delle collettività umane. Occorre ricordare la definizione di questo concetto così come proposta a più riprese dalla scuola territorialista: il territorio è un organismo ad alta complessità, un neosistema in continua trasformazione, esito dinamico di cicli di civilizzazione e di relazioni tra comunità insediate e il loro ambiente. Ciò che stiamo distruggendo, afferma Magnaghi, non è la Terra, che potrà continuare a ruotare con nuovi climax anche senza la presenza della nostra specie, bensì il territorio. Non è certo il ripristino della *wilderness* o un ipotetico ritorno allo "stato originario", o ancora la conservazione di alcune parti esclusive del territorio, si tratta piuttosto di ripensare una nuova civilizzazione antropica in grado di riattivare i processi coevolutivi interrotti della civiltà delle macchine (industriale e digitale) rimettendo l'ambiente dell'uomo nei cicli attivi di produzione e riproduzione della vita umana. Occorre quindi passare da una visione esclusivamente naturalistica ad una maggiormente progettuale. Il *patrimonio territoriale*, nozione forgiata a partire dall'integrazione di patrimonio naturale e culturale, diventa allora il "mezzo di produzione sociale della felicità pubblica". Questo è considerato come l'insieme degli elementi, dei beni, dei sistemi ambientali, urbani, rurali, infrastrutturali e paesaggistici, formati mediante processi co-evolutivi di lunga durata fra insediamento umano e ambiente che contribuiscono a formare l'identità di una regione. L'identificazione e l'analisi del patrimonio territoriale richiede rinnovati strumenti e metodi per evidenziare le regole morfogenetiche e le regole di riproduzione – quali atlanti del patrimonio, rappresentazioni identitarie, mappe di comunità –, in grado di evidenziare le dinamiche delle relazioni tra insediamento umano e ambiente a scala locale. Il patrimonio territoriale incrementa quando viene interpretato attraverso la *médiance* della società locale che lo riconosce.

Presupposto e strumento della prassi territorialista è l'esistenza della *bioregione urbana*, tema molto caro a Alberto Magnaghi e ai territorialisti. Questa nozione, declinazione territorialista della tradizione bioregionalista dei Kirkpatrick Sale, Patrick Geddes, Lewis Mumford, Murray Bookchin, è un sistema territoriale qualificato: (a) da una pluralità di piccoli e medi centri urbani e rurali; (b) dalla presenza interagente di sistemi idro-geo-morfologici; (c) dalla dotazione essenziale di forme di autogoverno. La sua dimensione non è predefinita e, a seconda delle specifiche condizioni insediative, ambientali e storiche che la costituiscono, può assumere l'estensione di un bacino idrografico, di un nodo orografico, di un sistema costiero con il suo entroterra, di un sistema territoriale locale o distrettuale. Questa non si limita ad essere un importante

strumento di analisi ma diventa un dispositivo per il progetto del territorio, capace di riattivare e dinamizzare tutti gli aspetti della relazione fra insediamento e ambiente.

Abitare e governare il territorio

Nel suo percorso, Alberto Magnaghi ha prodotto una costante invenzione di linguaggi, di narrazioni e di categorie interpretative volte a rifondare pensiero, prassi e politica del territorio. La sua è una attenzione per i concetti che è raramente presente nelle pubblicazioni patinate del mondo dell'architettura. Ne *Il principio territoriale* egli presenta le sfaccettature di quella che dovrebbe essere una scienza unitaria sulla quale far convergere le diverse discipline che si occupano del territorio (geografia, antropologia, economia, storia, oltre che l'urbanistica) così come un pensiero che ha contribuito alla messa in discussione e alla sostituzione del *planning* tradizionale e del principio funzionalista, privo di profondità sociale ed ecologica proprio del secolo scorso, per introdurre il "progetto di territorio", non un progetto sul territorio ma *con* il territorio. *Il principio territoriale* non è un libro di architettura e forse nemmeno un libro di urbanistica, di geografia, di politologia, di economia o di ecologia: è un libro dal carattere fortemente pluridisciplinare e, nel contempo, portatore di contenuti politici significativi. Considerando la distinzione proposta da Heidegger, più che "prenderci cura" (*besorgen*) del territorio, ciò che implicherebbe un atto sostitutivo e quindi una dipendenza, sarebbe piuttosto opportuno "aver cura" (*fürsorgen*) del territorio, ciò che comporta il riconoscimento dell'altro e l'attivazione di energie. Viene così proposto un ritorno alla centralità degli abitanti (del "mestiere dell'abitante") messa in ombra dalla modernità e dall'urbanistica della crescita: un passaggio a ritroso dall'*homme producteur* di Pierre George a l'*homme habitant* di Maurice Le Lannou.

La proposta bioregionalista si colloca in alternativa rispetto al modello della città metropolitana considerata come "area problema". Si fonda su un sistema policentrico di città piccole e medie solidali collegate in rete da relazioni di complementarietà. Questa opzione prevede l'abbandono del trattamento indifferenziato del territorio a favore di approcci *placed-based*, la specializzazione intelligente di ogni città al fine di sfruttare appieno il capitale territoriale disperso. Il policentrismo proprio del governo della bioregione induce benefici sociali, ambientali, economici e territoriali: un sistema policentrico può arrivare ad annoverare più o meno le medesime risorse e funzioni urbane senza generare quelle diseconomie che sono indotte dalla crescita dimensionale delle *Global Cities*. Da questo punto di vista, l'insieme dei piccoli comuni situati nelle valli alpine, nell'osso appenninico e negli entroterra costieri storicamente organizzati in sistemi locali situati intorno a centri urbani di piccole e medie dimensioni, costituisce un patrimonio eccezionale che attende di essere valorizzato. La democrazia dei luoghi deve partire da un aumento dei saperi contestuali, dalla conoscenza in chiave progettuale del patrimonio, ciò che costituisce gli elementi di base per una cittadinanza attiva. Un modello ispirato a forme più avanzate di partecipazione dal basso, come avevano già messo in evidenza Pëtr Kropotkin, Carlo Cattaneo e Murray Bookchin, ma pure le comunità zapatiste in Messico, mapuche in Cile e curde in Siria. Magnaghi ipotizza poi un percorso che do-

vrebbe portare verso un vero federalismo tra le bioregioni. Esistono già diversi progetti che potrebbero configurare il futuro ecoterritorialista inteso come utopia concreta. Sono movimenti sociali, forme e progetti alternativi di cittadinanza attiva, germi concreti e condizioni di realizzazione del “principio territoriale” che, al momento, non hanno una adeguata rappresentazione istituzionale. Sono veicolati da giovani colti e cosmopoliti che praticano la neo-agricoltura e il neo-artigianato o ancora attività del terziario avanzato della conoscenza e della comunicazione e che sono connessi in rete con il mondo. In conclusione, la visione territorialista porta verso la messa in evidenza di un tema centrale: il territorio è un bene comune, e ciò non in quanto dotazione ma piuttosto quale prodotto storico e costruzione sociale.

■ VARIA

Guida letteraria della Svizzera italiana

La Guida letteraria della Svizzera italiana promossa dall'Osservatorio culturale del Cantone Ticino si propone di portare nuovi sguardi sul territorio del Cantone Ticino raccogliendo le testimonianze degli scrittori e dei poeti che lo hanno descritto e interpretato. Si va dalle recensioni del viaggiatore inglese Samuel Butler che visita il sud delle Alpi nella seconda metà dell'Ottocento e scrive dei suoi alloggi e panorami prediletti, all'Ascona descritta come una “Capri nordica” da Eugenio Montale negli anni Settanta. In questo progetto, guidato dal geografo Roland Hochschtrasser, la diffusione e la mediazione del patrimonio letterario della Svizzera italiana si combina con un aspetto dinamico e partecipativo. Nella Guida letteraria della Svizzera italiana, descrizioni, impressioni e vite vissute di letterati ticinesi, svizzeri e stranieri, registrate sotto la forma di pagine di prosa, poesia, epistolari, diari e resoconti di viaggio vengono organizzate per distretto. Anche grazie alle segnalazioni giunte dal pubblico, la guida ha raccolto complessivamente 1'961 citazioni di 394 autori con il riferimento a 267 luoghi. Si veda <http://guidaletteraria.ti.ch>.

Una mostra sul paesaggio ticinese

Il territorio del Cantone Ticino è stato gradualmente scoperto e descritto da numerosi naturalisti, geografi, viaggiatori, pittori e fotografi. L'esposizione della Pinacoteca Züst illustra gli sforzi e le tecniche utilizzate da coloro che, a partire da metà Ottocento, guardarono e interpretarono con occhi nuovi e con appositi strumenti di indagine il territorio ticinese. Nacquero così le prime elaborazioni cartografiche come le carte topografiche Dufour e Siegfried, fu elaborata una prima catalogazione dei monumenti più significativi, vennero sviluppati approfonditi studi naturalistici. Questa mostra vuole testimoniare della diversità delle rappresentazioni del paesaggio ticinese: nella prima parte si rende conto dello sforzo descrittivo e analitico per rappresentare il paesaggio; la seconda parte si concentra su specifici aspetti del territorio (il bosco e la selva castanile, il vigneto, il territorio alpino, l'ambiente lacustre, i paesaggi monumentali); la sezione conclusiva è infine dedicata alle nuove tecnologie di rappresentazione del territorio. La mostra *L'incanto del paesaggio. La rappresentazione della natura, dei monumenti e del paesaggio tra Ottocento e Novecento: dal disegno alle tecnologie contemporanee* è visibile alla Pinacoteca Züst di Rancate da novembre 2021 a febbraio 2022.

L'Università di Losanna ha creato l'Osservatorio della bicicletta (OUVEMA)

Diretto da Patrick Rérat, professore di geografia e di urbanistica, e dal medico e direttore dell'Istituto di scienze dello sport Bengt Kayser, all'interno dell'Università di Losanna è sorto questo *Observatoire du vélo et de la mobilité active*. Il suo obiettivo è di unire i ricercatori di vari settori dell'Università in una struttura comune per interrogare il nostro rapporto con la mobilità lenta (la bicicletta ma pure il camminare e lo spostamento con un mezzo che ha suscitato un grande interesse come il monopattino) e le modalità per immaginare il nostro ambiente. L'istituto analizzerà in modo particolare le pratiche della bicicletta e il profilo degli utilizzatori di questo mezzo così come le politiche pubbliche di promozione e il tema della salute attraverso queste pratiche di mobilità.

Master of Arts in Scienze sociali, pilier geografia umana, dell'Università di Neuchâtel

L'Università di Neuchâtel offre un "pilier" in geografia umana all'interno del Master of Arts in Scienze sociali. L'istituto di geografia dell'Università di Neuchâtel è qui associato alla MAPS (Maison d'analyse des processus sociaux), al Centro di competenza interdisciplinare in scienze sociali (focalizzato sulla circolazione delle persone, conoscenze e ricchezze), a "NCCR on the move" (Centro nazionale di ricerca sulle migrazioni e la mobilità) e alla Société neuchâteloise de géographie. Gli ambiti di ricerca di questo master si ispirano alle sfide globali (attuali o future): vi è la geografia urbana, ed in particolare la globalizzazione e le nuove forme di urbanizzazione, poi la geografia delle

mobilità (flussi e politiche migratorie, legami tra migrazioni ed ambiente), la geografia politica con l'analisi degli intrecci tra spazi, poteri e regole nel contesto urbano e delle mobilità, infine la climatologia applicata ai rapporti tra spazio e società letti attraverso i cambiamenti climatici. Il Master – che si svolge in lingua francese e inglese – è così strutturato: 30 ETCS di corsi a scelta del tronco comune interdisciplinare (dall'antropologia alla psicologia/educazione, passando dalla sociologia e dagli studi migratori), 30-60 ETCS di corsi in geografia, 30 ETCS per il lavoro di tesi, per un totale di 90 o 120 ETCS. È inoltre possibile farsi riconoscere uno stage.

Per ulteriori informazioni <http://www.unine.ch/maps/home/ma-scs/piliers/geo.html>.

■ TESI E STUDI

Il carsismo del Monte San Giorgio

*Nicola Pontiggia**

Il Monte San Giorgio è una regione di grande interesse culturale e geologico, nella fattispecie si possono annoverare i numerosi ritrovamenti fossili testimoni di una vita marina datata al triassico. Queste scoperte hanno portato l'UNESCO a designare il San Giorgio come patrimonio dell'umanità nel 2003, facendo di questo massiccio uno dei luoghi più studiati a livello paleontologico a scala europea. Tuttavia, grazie al recente reperimento di vecchi appunti di speleologia datati alla metà del XX secolo, è stato possibile rivalutare la geomorfologia regionale che ha permesso di portare alla luce un raro mondo sotterraneo ancora oggi parzialmente sconosciuto. La presenza di numerose grotte accresce l'interesse naturale di una regione già molto ricca geologicamente e che adesso può essere studiata e apprezzata sotto altri aspetti. Attraverso la raccolta di scritti, mappe e topografie è stata attribuita una valenza scientifica a decenni di esplorazioni segrete, riconoscendo l'impegno di tutti coloro che hanno scoperto forme geomorfologiche esclusive negli strati carbonatici del Monte San Giorgio. Come si può comprendere, la letteratura in questo ambito è piuttosto carente. Infatti, le ultime pubblicazioni riguardo alla speleologia del Monte San Giorgio si riferiscono a 1.2 km di cavità esplorabili dall'uomo distribuiti tra 28 grotte, quando in realtà è stato confermato un sistema endocarsico

di almeno 3000 metri di sviluppo per un totale di 33 grotte. Inoltre, attraverso l'osservazione delle forme geomorfologiche e con l'aiuto dei modelli digitali di elevazione (DTM), sono state ricavate informazioni circa la posizione e lo sviluppo generale del sistema endocarsico, nonché sulla speleogenesi degli anfratti principali. Per individuare la posizione dei rami sotterranei sono state localizzate tutte le entrate agli antri e tutte le altre forme legate al carsismo sulla carta geologica. Queste informazioni, accompagnate da molteplici ricerche sul terreno, hanno permesso di definire la tipologia di sviluppo delle grotte, di comprenderne la loro formazione e di stimarne la dimensione. Così, sono stati raccolti tutti i dati disponibili riguardo alle 33 grotte finora scoperte da alcuni membri della Società Svizzera di Speleologia Sez. TI (SS-STI), dati che hanno portato ad una prima interpretazione dei processi idrogeologici del versante meridionale del Monte San Giorgio. Si è potuto pertanto concludere che, dei circa 3 km di grotta esplorati finora, più del 70% sono stati incisi dal Riale Serrata che percorre l'omonima valle verso sud-est rispetto alla vetta. È doveroso citare alcune delle grotte geomorfologicamente più importanti: la *Bögia*, caratterizzata da numerosi speleotemi di grande fascino, costituisce la grotta più grande della regione con più di 1 km di sviluppo; l'*Antigua*, scoperta di recente da appassionati speleologi dopo due lustri di scavi, assume un ruolo importante in quanto ha permesso di accertare l'esistenza di collettori tra grotte situate in prossimità della vetta con quelle più a valle; mentre la *Bock*, situata a soli 505 metri d'altitudine, funge da accumulo di acque di dissoluzione provenienti dalle grotte precedenti, in ragione della sua

litologia prevalentemente dolomitica più dura e meno soggetta a erosione rispetto al calcare. Si può intuire come il carsismo di questa regione non sia affatto da sminuire ma bensì da valorizzare vista l'abbondanza di calcare, dolomia e corsi d'acqua sotterranei. Pertanto, ci si dovrebbe spingere oltre la mera osservazione in modo da poter spiegare con precisione i fenomeni carsici attraverso analisi specifiche alla speleologia. Queste scoperte potrebbero risultare utili anche nell'ambito della paleontologia, conferendo ulteriore qualità all'abbondanza fossile che oggi caratterizza il Monte San Giorgio.

**Lavoro di Bachelor sostenuto presso l'Università di Losanna nel giugno 2020 con il titolo « Le karsisme du Monte San Giorgio: analyse des formes et des processus endokarstiques et reconstitution paléoclimatique par les isotopes de l'oxygène et du carbone contenu dans les spéléothèmes ».*

I toponimi nello spazio pubblico

*Luam Kidane, Viola Bissegger e Leah Bonwin**

Il 6 giugno 2019 la piazza Louis-Agassiz, situata simbolicamente davanti alla Facoltà di Lettere e Scienze Umane dell'Università di Neuchâtel, è stata rinominata come Piazza Tilo Frey. Questo cambiamento toponomastico ha risposto alla volontà del Consiglio Comunale di Neuchâtel di legare due mozioni differenti. La prima chiedeva di onorare e dare un riconoscimento nello spazio pubblico a Tilo Frey, una delle prime dieci donne – e prima donna nera – a essere eletta in Consiglio Nazionale nel 1971. La seconda, invece, proponeva di ridurre parzialmente l'omaggio allo scienziato Louis Agassiz che, malgrado i suoi contributi internazionali nel campo della scienza e il suo sostegno all'Università di Neuchâtel, ha partecipato alla diffusione di teorie segregazioniste e razziste negli Stati Uniti durante il diciannovesimo secolo. Abbiamo scelto questo episodio come tema di studio in quanto questo dimostra esplicitamente come un luogo, nonostante le sue dimensioni, sia costruito socialmente e come la toponimia di un territorio possa riflettere rapporti di potere e abbia una dimensione politica. Per analizzare questo avvenimento così complesso e ricco di sfaccettature abbiamo deciso di focalizzarci sulle reazioni e le opinioni scaturite in seguito a questo cambiamento. Ci siamo chieste infatti se e come il nome di Louis Agassiz potesse influenzare l'immagine e la reputazione di una città come Neuchâtel. Per fare ciò, il concetto di *marketing territoriale*, inteso come strumento per migliorare l'attrazione di

un determinato territorio, è stato centrale nelle nostre ricerche. Più precisamente ci siamo concentrate su tre fattori derivanti da quest'ultimo: il versante interno, ovvero lo sviluppo e il coinvolgimento di relazioni tra attori e attrici del territorio in un progetto collettivo; la dimensione esterna che verte a convincere imprese, abitanti, e turisti a diventare partecipanti e attori del territorio definendolo come attrattivo; ed infine il “potere urbano” della città e il suo ruolo nel processo decisionale. Attraverso un lavoro di terreno basato su interviste semi-dirette e il supporto di materiali audiovisivi e trascrizioni dei discorsi della giornata di inaugurazione, abbiamo potuto intervistare attori eterogenei che hanno partecipato al processo esecutivo e persone centrali nel dibattito. In seguito a ciò, alcune delle nostre ipotesi sono state confermate mentre altre contestate. Se, da un lato, la ridenominazione ha permesso alla città di apparire attraente, inclusiva e forte, d'altra parte questa non è riuscita ad unire le persone attorno a una visione del proprio passato e ad un sentimento d'appartenenza comune. Inoltre, in relazione al nostro terzo asse, abbiamo potuto constatare che la decisione è stata presa unicamente dal Consiglio comunale. Infatti, sebbene siano state sollevate numerose critiche contro la decisione di ribattezzare la piazza, la posizione della Città è rimasta irremovibile affermando così il proprio potere urbano. Per concludere, la decisione di rinominare la piazza è stata un evento unico, che non ha fatto parte di una riflessione più ampia, né sul ruolo delle donne nello spazio pubblico, né sugli onori concessi a figure controverse di Neuchâtel. Il nostro lavoro ha dimostrato che il cambiamento di nome della piazza Louis-Agassiz

ha avuto scarso effetto sulla vita quotidiana degli utenti dello spazio e sul territorio stesso di Neuchâtel.

**Lavoro di Bachelor in geografia presentato all'Università di Neuchâtel con il titolo “La redénomination de l'Espace Louis-Agassiz. De Louis-Agassiz à Tilo Frey: analyse d'un exemple de changement de toponyme dans l'espace public” (2020)*

I GIS per valorizzare il territorio

Silvio Ciullo*

Il progetto *Regina Viarum: applicazioni GIS per valorizzare un tratto pugliese* è sorto durante il tirocinio presso l'Ente Parco Regionale Appia Antica. Tra le attività svolte, è stato affrontato il tema delle modifiche del paesaggio naturale e antropico corredando la letteratura con pertinenti elaborati cartografici prodotti grazie all'ausilio dei Sistemi Informativi Geografici (GIS). I dati prodotti dalle analisi riguardanti aspetti geografici, paesaggistici, socio-economici e culturali sono stati racchiusi e organizzati in un *geodatabase* al fine di rendere dinamica la gestione delle informazioni georeferenziate. Partendo da un excursus storico si è cercato di comprendere il ruolo della Via Appia per lo sviluppo dell'Impero Romano nel Sud d'Italia, testa di ponte verso l'Oriente. Per raccordare l'antico con il contemporaneo è stata esaminata la riforma proposta dal ministro Dario Franceschini contenente novità riguardanti la tutela attiva della via consolare. Sono state inoltre analizzate le direttive Europee per il riequilibrio economico del Mezzogiorno d'Italia nel più ampio contesto della politica di sviluppo sostenibile avviata in seguito alla Conferenza di Rio del 1992. È stata approfondita la legislazione concernente gli "Itinerari Culturali del Consiglio d'Europa", via possibile per la valorizzazione dell'Appia Antica, apportando esempi attinti dalla virtuosa realtà del "Camino de Santiago de Compostela". Per comprendere lo stato attuale delle strade e delle città che compongono il percorso, lo scrivente ha personalmente compiuto il cammino. Tale esperienza, presupposto essenziale della conoscenza geografica, è stata utile per

prendere coscienza diretta delle realtà studiate, per intrecciare rapporti di collaborazione e per raccogliere testimonianze della percezione della via Appia Antica. Al termine della ricerca è stato stilato un progetto di gestione e valorizzazione del territorio che ha come fulcro le direttive presenti nel Piano Territoriale Paesaggistico Regionale della Puglia. Imperniato sulla consapevolezza dell'importanza dei processi partecipativi, linfa vitale di ogni prolifico progetto, la proposta si è spinta a rintracciare, coinvolgere e integrare esperienze virtuose di sviluppo sostenibile già avviate o attivabili quali: *bike sharing*, ippovie, Vie Francigene, ecovillaggi, masserie/fattorie didattiche o attività culturali volte a promuovere le eccellenze territoriali.

*Silvio Ciullo è geografo e opera nel campo della pianificazione territoriale, la sua tesi di laurea magistrale in *Gestione e Valorizzazione del Territorio "Regina Viarum: applicazioni GIS per valorizzare un tratto pugliese"* è stata sostenuta presso la Sapienza Università di Roma nel 2017.

LIBRERIA

Mauro Varotto, *Montagne di mezzo*, Einaudi, 2020, pp. 208.



Cosa è diventata e cosa può ancora potenzialmente offrire quella parte interstiziale tra pianura e alta montagna – tipicamente collocabile fra i 600 e i 1500 m di quota – che non viene normalmente considerata né attrattiva per il turismo né per lo sviluppo industriale? A questa e ad altre domande affini cerca di rispondere Mauro Varotto, geografo, docente di Geografia e Geografia culturale all'Università degli Studi di Padova nonché coordinatore del Gruppo Terre Alte del Club Alpino Italiano nel suo recente saggio. E lo fa dando dapprima un'identità e una giusta dignità a questa sorta di territorio della mediazione. Una terra sfumata, "scartata", evocata

e mai ben definita che Varotto definisce *Montagne di mezzo* (il titolo del libro è al plurale perché quest'area di transizione si propone con continue variazioni e ciascuna di queste zone intermedie ha una sua specificità). Nel suo studio, però, Varotto si spinge oltre, rilevando la necessità di pensare alla montagna non semplicemente come il luogo della natura, del relax e del divertimento, appendice della città ad uso e consumo di un turismo stereotipato e massificato, bensì come un luogo in cui fondare nuovi progetti di vita, piena come è di "scarti e abbandoni che andrebbero colti come punti da cui partire". Sebbene l'obiettivo primario di queste terre di mezzo sia quello di ripensare al modo di frequentare e abitare la montagna, nel contesto del periodo che stiamo vivendo potrebbero anche fungere da cerniera, da mediazione per un riavvicinamento delle aree di pianura. In effetti, si assiste a una serie di fenomeni di ritorno alla montagna, che viene scelta in virtù della sua realtà baricentrica per i propri progetti esistenziali, perno di cura e manutenzione, e non viene vista semplicemente come l'effimero momento del tempo libero. Gettando una luce frontale su questa parte, l'autore cerca di farla uscire dalla quasi oscurità e ne valorizza le potenzialità in chiave progettuale. Sono particolarmente interessanti gli esempi riportati: dalla connotazione commerciale del paesaggio alpino alla trasfigurazione ma anche alla potenziale rivalorizzazione del territorio come effetto della gestione delle acque, fino alla rivalutazione in chiave polifunzionale di quella realtà geografica integrale che sono i paesaggi terrazzati, segno intermedio tipico di quest'area liminale nella quale si possono riconoscere diversi profili di mediazione (ambientale,

socio-antropologica ed economica) e che, secondo l'autore, potrebbero fungere da sintesi e "superamento di quella profonda dicotomia che ha caratterizzato la montagna degli ultimi decenni, ovvero la divaricazione tra processi di sviluppo e istanze di protezione". Occorrerebbe "coltivare la montagna che in fondo è dentro ciascuno di noi". Con questo auspicio il geografo di Padova chiude il libro e si fa carico di una specie di missione: dare voce, identità, definire e connotare questa sorta di presunto "semi-luogo" d'altura, rendergli giustizia. Riconoscere questi scarti come "risorse che racchiudono la possibilità di diventare nuove esperienze di manutenzione che richiedono una cura continua, coniugando tempi diversi (storici, biologici, geologici), ma pure funzioni diverse: spazi di riserva, liminali, resilienti proprio perché ricchi di senso che presuppongono l'abitare prima del produrre e del consumare".

(Stefano Agustoni)

Ufficio federale di topografia Swisstopo, **Die Schweiz auf dem Messtisch. 175 Jahre Dufourkarte**, Schwabe Verlag Basel, 2020, pp. 152

Nell'anno 1845 venivano pubblicati i primi due fogli della Carta topografica della Svizzera in scala 1:100'000, la Carta Dufour. A 175 anni di distanza, l'Ufficio federale di topografia traccia un bilancio dell'opera cartografica intrapresa dal suo autore, Guillaume Henri Dufour, generale, ingegnere, cartografo, uomo politico, cofondatore del Comitato della Croce Rossa, figura allora tra le più celebri e influenti della Svizzera. La Carta topografica della Svizzera era un'o-

pera rivoluzionaria che voleva perseguire due obiettivi. Il primo, di natura identitaria, voleva visualizzare la Confederazione di Stati così come sancito dalla Costituzione federale del 1848. La carta Dufour completa, pubblicata nel 1864, in effetti mostrava per la prima volta la totalità della Svizzera come unità geografica evidenziandone il carattere alpino e mettendola in risalto rispetto ai paesi confinanti. Il secondo, di natura cartografica, costituisce il tema centrale anche indicato nel titolo della pubblicazione: la Svizzera sulla tavola di misurazione. Il *Messtisch* è costituito da una tavoletta in legno che poggia su un treppiede regolabile. Su questo piano, un apposito foglio e uno strumento ottico, consentivano al cartografo di determinare le misure di base indispensabili per ottenere la prima rappresentazione matematicamente corretta dell'intero territorio nazionale. Le carte di Dufour sono state da subito ammirate per la loro grande precisione e per la rappresentazione ad effetto del rilievo. Questa tecnica di disegno che mira a "far uscire le montagne dalla carta", è stata costantemente applicata e migliorata nelle produzioni successive. Oltre ad approfondire gli aspetti cartografici, alcuni contributi presenti nella pubblicazione trattano i metodi di uso e di lettura delle carte e dei loro contenuti. Jon Mathieu analizza il paesaggio culturale del Vallese nell'Ottocento partendo dal confronto tra le carte originali Dufour con quelle Siegfried prodotte nella seconda metà del secolo. Egli analizza i cambiamenti nell'organizzazione spaziale, le trasformazioni dell'insediamento, l'evoluzione dell'estensione del bosco e della viticoltura, evidenzia il tracciato delle *bisses*, i noti canali di irrigazione. Romed Aschwanden dedica attenzione al passaggio degli uomini attraverso i colli alpini secon-

dari. Nel suo articolo egli traccia la storia dei punti di transito e dimostra come le condizioni naturali e i fattori sociali interagiscono tra di loro. Laurent Tissot inserisce le carte Dufour nel contesto dello sviluppo storico del turismo. Nel suo insieme la pubblicazione mette in risalto la rappresentazione cartografica quale strumento per lo studio del territorio. La precisione voluta da Dufour consente un confronto dettagliato tra le carte in periodi diversi: un metodo geografico sempre valido per evidenziare i cambiamenti e le dinamiche in atto nel territorio. Con questa pubblicazione Swisstopo intende rendere sempre di più fruibile il suo straordinario patrimonio cartografico e fotografico come confermato anche dalla ricca documentazione presente online.

(Paolo Crivelli)

Giuseppe Dematteis, **Geografia come immaginazione. Tra piacere della scoperta e ricerca di futuri possibili**, Postfazione di Arturo Lanzani, Donzelli, 2021, pp. 192

Giuseppe Dematteis, come è noto, è uno tra i più autorevoli geografi italiani. All'interno del DITER (Dipartimento interateneo territorio) del Politecnico e dell'Università di Torino egli ha saputo far nascere una significativa scuola di geografia che ha, tra l'altro, approfondito il tema dello sviluppo dei sistemi locali e della loro pianificazione. Molti tra i suoi allievi sono oggi apprezzati ricercatori e docenti nel campo degli studi urbani e territoriali. Nel suo percorso, dialogando con urbanisti e pianificatori, economisti, sociologi e letterati, Dematteis ha prodotto una geografia aperta

allo scambio interdisciplinare. In questo volume curato da Arturo Lanzani, che ne ha scritto la postfazione, sono stati raccolti testi pubblicati negli ultimi decenni. Questi, riuniti nelle pagine del libro, manifestano la loro grande coerenza e presentano la visione dell'autore. Si tratta di un approccio alla geografia che egli aveva iniziato a delineare con il suo libro del 1985 *Le metafore della terra*, un'opera che rimane una pietra miliare del pensiero geografico in lingua italiana. Il tema della metafora e della rappresentazione geografica è caro a Giuseppe Dematteis: "gli oggetti nominati - siano essi montagne, agglomerati urbani, flussi di merci, o di pendolari - sono cose realmente esistenti e osservabili che però nella descrizione geografica funzionano soprattutto come metafore di relazioni complesse", si può leggere nell'introduzione. In *Geografia come immaginazione*, egli ci presenta la dimensione teorica di una geografia capace di "fornire visione connettive, sintetiche e implicitamente progettuali dei luoghi". Così Dematteis invita a sviluppare una immaginazione geografica in grado di suggerire futuri possibili, intrecciare in modi nuovi e originali bisogni, aspirazioni di vita e sogni emergenti nella società. La sua geografia non è solo "applicata" o "critica" ma è una geografia "civile", come commenta Arturo Lanzani nella postfazione. I geografi, infatti, non possono limitarsi a descrivere i territori, ma devono assumersi la responsabilità di individuare le condizioni favorevoli per instaurare le condizioni di un divenire possibile.

(C.F.)

Emmanuel Reynard (editor), *Landscapes and Landforms of Switzerland*, Springer, 2020, pp. 429.

Frutto di un lavoro collettivo che ha coinvolto una quarantina di autori e coordinato da Emmanuel Reynard, questo libro mette a disposizione una completa lettura delle forme del paesaggio svizzero. La prima parte del libro propone una visione del contesto geologico, climatico e geomorfologico della Svizzera, così come un'analisi dell'evoluzione del territorio nel Quaternario con uno sguardo sulla geoconservazione e valorizzazione del patrimonio geomorfologico del paese, si interessa al tema dei rischi naturali, di geomorfologia e società, della preservazione del patrimonio geomorfologico. La seconda parte presenta 23 approfondimenti dedicati ad alcuni tra i più conosciuti paesaggi della Svizzera iscritti nel patrimonio mondiale dell'Unesco come il Cervino, il Parco nazionale svizzero, le cascate del Reno, il ghiacciaio dell'Aletsch, l'arena tettonica Sardona, ecc. Sono presenti anche due articoli riguardanti situazioni ticinesi, il primo curato da Christian Scapozza ("Between Glaciers, Rivers and Lakes: The Geomorphological Landscapes of Ticino"), il secondo da Luca Bonzanigo ("The Landslide of Campo Vallemaggia"). La pubblicazione, che si rivolge a un pubblico di studiosi e in particolare ai numerosi ricercatori che sono in visita nelle università svizzere, si presenta come un testo di riferimento per geografi, geomorfologi e geologi.
(M.P.)

Raffaele Scolari, *Disastro e sopravvivenza*, Mimesis, 2020, pp. 104

Raffaele Scolari, autore di saggi sul paesaggio e sui mutamenti della realtà spaziale del presente, da alcuni anni volge l'indagine filosofica sul tema dei cambiamenti climatici. Dopo aver pubblicato nel 2017 *Catastrofi e cambiamenti climatici*, in questo recente volumetto raccoglie sette scritti. Quattro sono editi e già pubblicati su quotidiani (*Ansia da global warming* e *Clima e forme di vita*), sul blog *climalteranti* (*Filosofia dei cambiamenti climatici*) e sul numero 38 di GEA (*Il triangolo del climate change*). Uno scritto (*Global warming: in difesa del pessimismo*) è il testo della conferenza tenuta in occasione della presentazione del suddetto numero della rivista. Il volume si completa con due scritti inediti: il primo che indaga il rapporto fra arte e clima; il secondo (*Presente profondo*) costituisce il saggio centrale del libro. Qui Scolari tratta dell'irruzione del tempo profondo, materico, geologico sui tempi storici dell'Antropocene, un tema fondamentale per la comprensione delle crisi in atto nel presente. Da notare che il saggio inaugura una nuova collana dell'editore Mimesis intitolata *Katastrophé*, rivolta ad offrire strumenti per la comprensione dei tanti sconvolgimenti e capovolgimenti, naturali e tecno-naturali, che costellano la realtà del presente, come pure dei modi di farvi fronte e metabolizzarli.
(S.A.)

Jean-Marc Besse, *Paesaggio ambiente. Natura, territorio, percezione*, Derive Approdi, 2020, pp. 122.

Filosofo di formazione, Jean-Marc Besse si è a lungo occupato della storia del pensiero geografico moderno e di teoria del paesaggio. Con i suoi scritti ha contribuito alla costruzione di quel "paradigma paesaggistico" che ha portato l'architettura del paesaggio a diventare una disciplina conosciuta e dinamica. Questo suo ultimo libro si rivolge soprattutto a coloro i quali, nell'ambito del progetto di paesaggio, urbanistico e architettonico, ritengono utile ridefinire il contesto teorico all'interno del quale svolgere la loro prassi. Egli desidera dimostrare come il paesaggio sia un metodo, un insieme di questioni sulle società e i loro spazi. Nel primo capitolo del volume, l'autore tenta di rispondere alla domanda "di cosa parliamo quando parliamo di paesaggio?" e disquisisce del paesaggio tra natura, territorio e senso della vista. "Come possiamo determinare una modalità di azione di fronte al paesaggio?" è il tema affrontato nel capitolo centrale nel quale egli discute del coinvolgimento del paesaggio nelle trasformazioni del territorio. "Come pensare una educazione al paesaggio?" è infine la questione affrontata nel terzo capitolo. La nostra epoca, dice Besse, è quella della geografia come scrittura della storia della terra, dei luoghi e dello spazio, di azioni, usi, pensieri e immaginario. Il volto concreto di questa geografia è il paesaggio, una condizione e una assoluta necessità per il progetto di un mondo abitabile. In questo senso, il titolo scelto dall'editore italiano del volume non restituisce gli intenti dell'autore che, nella versione ori-

ginale francese sono molto chiari: "La nécessité du paysage".
(C.F.)

Philippe Descola, *Oltre natura e cultura*, Raffaello Cortina editore, 2021, pp. 557.

Questo volume, che ha suscitato grande interesse anche nel mondo della geografia, costituisce la nuova edizione italiana di un saggio pubblicato originariamente 15 anni fa da Philippe Descola che ha contribuito a mettere in discussione uno dei paradigmi della modernità occidentale e che ora viene considerato come un classico dell'antropologia della natura. Come dimostra l'autore, studiando le culture totemiche e animiste, ci rendiamo conto che la rappresentazione della natura propria dell'Occidente è stata tra le meno condivise. Le ricerche dell'antropologo francese hanno messo a disposizione immagini che non rimandano all'abituale dualismo e alla dicotomia tra natura e cultura, tra selvaggio e domestico, tra mondo fisico e mondo soprannaturale. Presso le culture della foresta amazzonica, presso gli Inuit o i popoli della Siberia, la natura è socializzata ed è costituita da un insieme di relazioni nelle quali tutti i viventi vengono considerati come parenti.

Anne-Laure Amilhat Szary et Grégory Hametz, *Frontières*, Armand Colin, 2020, pp. 356

Avvalendosi del contributo di numerosi autori che hanno redatto quasi 40 articoli, questo volume (pensato sul modello del *companion study* dell'editoria scientifica anglosassone) mette a disposizione un approccio multidisciplinare ai *border studies*, gli studi sulla frontiera, e ne costituisce una prima sintesi in lingua francese. Nei vari contributi vengono approfonditi “concetti e processi”, “rappresentazioni”, “attori e pratiche”, “tipi di spazi”, una breve parte conclusiva è dedicata all'insegnamento delle tematiche della frontiera. Il libro è anche una testimonianza dell'approccio contemporaneo critico e decostruttivista proprio di una parte della geografia umana contemporanea.

Leslie Kern, *La città femminista. La lotta per lo spazio in un mondo disegnato da uomini*, Treccani, 2021, pp. 232

Intrecciando senza soluzione di continuità teoria ed esperienze vissute, studi urbanistici e narrazione biografica, Leslie Kern, professoressa di geografia e ambiente presso la Mount Allison University, mostra l'importanza del pensiero femminista nella riflessione sugli spazi urbani. Ciò che rende un luogo vivibile, sicuro, accessibile e dinamico per tutti è la diversità di esperienze e di voci: per questo l'autrice rivendica l'importanza del lavoro delle donne per superare disuguaglianze di genere e le disuguaglianze sociali. Una guida brillante e documentatissima per concepire una città anche a misura di donna.

■ RIVISTE

Semestrale di studi e ricerche di geografia

Il n. 2/2020 della Rivista di geografia della facoltà di lettere e filosofia della “Sapienza Università di Roma” è dedicato al tema *Epidemia, spazio e società. Idee e analisi per il dibattito e le politiche pubbliche*. Considerando varie situazioni empiriche e sviluppando alcuni temi, da quello più classico della diffusione dell'epidemia, alle conseguenze diversificate territorialmente, sino alla questione della sanità pubblica o a quella della comunicazione, questo numero della rivista romana, illustra le modalità attraverso le quali la geografia partecipa al movimento conoscitivo nell'ambito della storia delle epidemie. La pandemia viene considerata come un ambiente di apprendimento, cardine epistemico per costruire un profilo riconoscibile di una “grande crisi”. Obiettivo, dice il curatore del numero Angelo Turco, dovrebbe essere quello di costruire una teoria geografica dell'epidemia che serva alla scienza e alla società: a questo proposito la geografia è e resta una geografia politica.
(C.F.)

Collage. Rivista della Federazione Svizzera degli Urbanisti (FSU)

Pubblicata sei volte all'anno, *Collage* approfondisce tematiche variegata riconducibili alla pianificazione del territorio, all'urbanistica e all'ambiente. La rivista poggia sui contributi di autori che, in funzione della problematica trattata, hanno profili diversi: geografi, urbanisti-pianificatori, architetti, rappresentanti delle amministrazioni pubbliche, giuristi, sociologi, ecc. Gli ultimi numeri offrono approfondimenti, teorici e pratici, sulle seguenti tematiche che ben illustrano la varietà e l'interdisciplinarietà ricercata. Ecco i titoli pubblicati nel corso degli ultimi due anni: “Spazi senza automobili” (2/2020), “Superare i confini” (3/2020), “Metamorfosi fuori città” (4/2020), “Soluzioni per emissioni zero” (5/2020), “Nessi tra salute e ambiente costruito” (6/2020), “Sei paesi - sei culture pianificatore” (1/2021). Il numero 6/20 propone delle riflessioni sui legami tra salute e ambiente costruito, ciò che spinge gli autori a interrogarsi sulla metamorfosi della città post-covid, su quella che può essere definita la “bioedilizia”, sulle catastrofi naturali e le sfide legate alla ricostruzione, sulla maniera di concepire e integrare nel contesto sociale e territoriale le case anziani (esempio concreto della Leventina), sulla capacità della “salute” a fungere da motore per rilanciare l'urbanistica.
(T.P.)

Sabato 18 settembre

GEA sul terreno. Il parco eolico del San Gottardo

Da poco è in funzione il Parco eolico del San Gottardo. Cinque antenne alte quasi 100 m vanno ora ad aggiungersi alle varie trasformazioni (stradali, militari, idroelettriche) che hanno toccato il paesaggio di una tra le nostre più importanti montagne. Per comprendere l'impatto di questa opera e capirne gli aspetti tecnici e paesaggistici, GEA-associazione dei geografi organizza una visita guidata sulla sommità del San Gottardo. Sarà questa l'occasione anche per una presentazione del progetto di copertura autostradale e di riqualifica paesaggistica del fondovalle di Airolo.

Sabato 16 ottobre

Giornata di studio. Abitare le montagne di mezzo. Quale sviluppo per le regioni di montagna?

Incontro con Mauro Varotto

Recentemente le regioni di montagna hanno suscitato un grande interesse e il tema del loro sviluppo è divenuto oggetto di dibattito. Cosa è oggi una regione di montagna? Che di tipo di sviluppo e che opportunità deve offrire la montagna ai suoi abitanti? Sono queste alcuni degli interrogativi che GEA intende discutere con il geografo dell'Università di Padova Mauro Varotto, autore del recente volume "Montagne di mezzo. Una nuova geografia". Il relatore discuterà del tema con i membri del Comitato Direttivo di GEA-associazione dei geografi e con il pubblico.

Editoriale	
Il progetto urbano e territoriale	1
<hr/>	
Polarità	
Pianificare la Città Ticino <i>Tommaso Piazza e Francesco Gilardi</i>	4
La Regio Insubrica e la rete urbana dei laghi <i>Giuditta Botta</i>	12
Il futuro territorialista di Alberto Magnaghi <i>Claudio Ferrata</i>	20
<hr/>	
Varia	25
<hr/>	
Tesi e studi	
Il carsismo del Monte San Giorgio <i>Nicola Pontiggia</i>	27
I toponimi nello spazio pubblico <i>Luam Kidane, Viola Bissegger e Leah Bonvin</i>	28
GIS per valorizzare il territorio <i>Silvio Ciullo</i>	30
<hr/>	
Libreria	31
<hr/>	
Riviste	37
<hr/>	
GEA domani	38

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 M. Valli: mauro.valli@bluewin.ch.

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

Impaginazione e stampa: La Tipografica, Lugano.