



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente,  
dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

**Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE**

# Progetto territoriale Svizzera

Una Svizzera dinamica e solidale

Bozza

## Premessa

«Lo sviluppo territoriale in Svizzera non è sostenibile», questa è una delle conclusioni a cui giunge il Rapporto sullo sviluppo territoriale 2005. Ulteriori studi e rapporti rafforzano questa valutazione. Se percorriamo la Svizzera ognuno di noi può convincersi del fatto che, nell'ultimo ventennio, non siamo riusciti sufficientemente a coordinare il traffico e gli insediamenti, a ridurre l'utilizzazione del suolo e a gestire, entro binari ordinati, l'avanzata degli insediamenti nei paesaggi aperti.

Alla luce della globalizzazione galoppante e dell'integrazione europea, la Svizzera è confrontata con sfide importanti. Il nostro Paese deve posizionarsi in maniera ottimale, facendo leva sui propri punti forti: metropoli efficienti, reti di città e Comuni ben armonizzate, un paesaggio diversificato e mozzafiato.

Questo compito può essere risolto solo se le decisioni fondamentali per l'ordinamento del territorio sono orientate ad un obiettivo comune. La presente bozza del «Progetto territoriale Svizzera» intende creare il quadro, mostrando in quale direzione lo «Spazio Svizzera» deve muoversi nella sua totalità affinché si possa raggiungere l'obiettivo.

Nella sua attuale forma, il «Progetto territoriale Svizzera» è un'opera frutto di un vasto processo partecipativo. Confederazione, Cantoni, città e Comuni hanno portato avanti congiuntamente questo processo, discutendo intensamente le idee atte a garantire lo sviluppo delle diverse regioni e della Svizzera in generale. Le discussioni si sono svolte nell'ambito di «Forum relativi al Progetto territoriale Svizzera», fino ad ora l'unica struttura creata con l'obiettivo di identificare, da una prospettiva nazionale comune, punti di cristallizzazione del futuro sviluppo territoriale, mantenendo i margini di manovra dei diversi livelli istituzionali secondo la tradizione federalista.

L'elaborazione del Progetto ha pure evidenziato la capitale importanza della cooperazione tra la comunità e i vari enti coinvolti a favore di uno sviluppo territoriale sostenibile. Solo se si procede ad un ulteriore sviluppo ed approfondimento delle necessarie forme di cooperazione è possibile evitare che si costruisca tutto ovunque, depauperando le risorse economiche, ambientali e sociali. I sistemi urbani come la Città-Ticino o l'Aareland sono approcci molto promettenti in tal senso. Con una nuova interpretazione creativa del federalismo si può fare in modo che la Svizzera rimanga anche nei prossimi decenni un Paese competitivo e flessibile, un esempio per uno sviluppo del territorio orientato ai principi dello sviluppo sostenibile.

Luglio 2008

Pierre-Alain Rumley  
Direttore dell'Ufficio federale dello  
sviluppo territoriale

<b>Premessa</b> .....	<b>2</b>
<b>1 Introduzione</b> .....	<b>5</b>
1.1 Obiettivi del Progetto territoriale Svizzera .....	5
1.2 Importanza del Progetto territoriale .....	5
1.3 Elaborazione e processo partecipativo .....	6
<b>2 Tendenze e sfide nello sviluppo territoriale</b> .....	<b>7</b>
2.1 Globalizzazione e sviluppo territoriale .....	7
2.2 La Svizzera e l'Europa .....	7
2.3 Cambiamento strutturale economico .....	8
2.4 Tendenze demografiche .....	8
2.5 Mobilità come forza trainante .....	10
2.6 Urbanizzazione e dispersione degli insediamenti .....	10
2.7 Spazi rurali – tra crescita e spopolamento .....	12
2.8 Utilizzazione parsimoniosa del suolo: obiettivo non ancora raggiunto .....	13
2.9 Pericoli naturali e cambiamenti climatici .....	14
<b>3 Visione e percorso per uno sviluppo sostenibile del territorio</b> .....	<b>16</b>
<b>4 Priorità dello sviluppo territoriale svizzero</b> .....	<b>20</b>
4.1 Policentrismo .....	20
4.2 Strategie principali per tipi di spazio .....	22
4.2.1 Spazi urbani .....	22
4.2.2 Spazi rurali .....	26
4.2.3 Tipi di paesaggio .....	27
4.3 Spazio alpino .....	33
4.4 Strategie specifiche per area d'intervento .....	39
4.4.1 Area metropolitana di Zurigo .....	39
4.4.2 Area metropolitana di Basilea .....	41
4.4.3 Rete metropolitana del bacino del Lemano .....	43
4.4.4 Regione della capitale Berna .....	45
4.4.5 Regione di Lucerna .....	47
4.4.6 Città-Ticino .....	49
4.4.7 Arco giurassiano .....	51
4.4.8 Aareland .....	54
4.4.9 Regione Svizzera nordorientale .....	55
4.4.10 Area del San Gottardo .....	57
4.4.11 Vallese .....	59
4.4.12 Svizzera sudorientale .....	61
4.4.13 Relazioni strategiche tra singole aree d'intervento .....	62
4.5 Assi di collegamento .....	63
4.5.1 Asse Nord-Sud .....	63
4.5.2 Asse Est-Ovest .....	63
4.5.3 Assi di collegamento turistico .....	64

<b>5</b>	<b>Progetti chiave</b> .....	<b>65</b>
5.1	Poli di sviluppo metropolitani .....	65
5.2	Aree particolarmente influenzate da progetti infrastrutturali attuali o futuri .....	66
5.3	Sviluppo economico, sociale ed economico di aree paesaggistiche aperte .....	67
5.4	Gestione dei “letti freddi” nei centri turistici .....	67
5.5	Governance nelle aree metropolitane e nei grandi spazi urbani .....	68
<b>6</b>	<b>Attuazione del Progetto territoriale</b> .....	<b>69</b>
6.1	Gestire lo sviluppo territoriale in un’ottica locale e globale.....	69
6.2	Lavorare per progetti .....	69
6.3	Rafforzare le cooperazioni e i partenariati pubblici-privati.....	70
6.4	Migliorare la coerenza .....	70

#### Indice delle figure

Figura 1:	Tasso di crescita, 2005-2030.....	9
Figura 2:	Principi dello sviluppo degli insediamenti .....	22
Figura 3:	Aree metropolitane .....	24
Figura 4:	Sistemi urbani e regione della capitale Berna .....	26
Figura 5:	Carta di sintesi del paesaggio.....	28
Figura 6:	Paesaggio urbano.....	29
Figura 7:	Paesaggio idrico e collinare.....	30
Figura 8:	Paesaggio montano e glaciale, trasversali alpine.....	31
Figura 9:	Spazio alpino .....	35
Figura 10:	Carta di strutturazione del territorio .....	38

# 1 Introduzione

## 1.1 Obiettivi del Progetto territoriale Svizzera

Con le «Linee guida per l'ordinamento del territorio svizzero», nel 1996 il Consiglio federale ha creato un quadro strategico per gli obiettivi e le misure delle sue politiche settoriali d'incidenza territoriale. Nel frattempo, le condizioni quadro economiche, politiche, sociali e mondiali sono mutate notevolmente, generando nuove sfide.

Linee guida per  
l'ordinamento del  
territorio svizzero

Queste tendenze e queste nuove sfide impongono una rielaborazione delle «Linee guida per l'ordinamento del territorio svizzero». Per prepararla, l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) ha allestito il «Rapporto sullo sviluppo territoriale 2005» che contempla un'analisi esaustiva dello sviluppo territoriale in Svizzera. Visti gli sviluppi osservati – crescente polarizzazione territoriale, maggiore consumo di spazi per scopi insediativi, aumento della mobilità tra la popolazione, ecc. (cfr. cap. 2) - lo sviluppo territoriale degli ultimi decenni non soddisfa i principi dello sviluppo sostenibile.

Rapporto sullo sviluppo  
territoriale 2005

Il Progetto territoriale Svizzera, documento che fa seguito alle «Linee guida per l'ordinamento del territorio svizzero», crea un quadro di riferimento comune allo scopo di garantire il miglior coordinamento possibile tra i provvedimenti dei poteri pubblici e quelli del settore privato. La visione comune dello sviluppo territoriale sostenibile in Svizzera è un importante presupposto affinché tutti gli attori coinvolti agiscano in modo coerente.

Progetto territoriale  
Svizzera

Il Progetto territoriale Svizzera costituisce la base strategica della politica dell'ordinamento del territorio dei prossimi 15 – 20 anni. Tiene conto delle numerose politiche settoriali e attività d'incidenza territoriale condotte dalla Confederazione, come la politica regionale e agricola, delle infrastrutture, degli agglomerati e ambientale, nonché la politica dello spazio rurale, che contribuiscono a modellare le strutture territoriali del nostro Paese.

Il Progetto territoriale Svizzera consente di **coordinare e armonizzare le politiche settoriali sul piano** orizzontale e verticale. Basandosi sul **principio di sussidiarietà**, tiene conto delle competenze di pianificazione del territorio in Svizzera. Conformemente all'articolo 75 della Costituzione federale, la pianificazione del territorio spetta ai Cantoni, che elaborano piani direttori cantonali, che insieme ai principi vincolanti per le autorità, alle norme e ai mandati costituiscono la cornice per i piani di utilizzazione comunali o regionali.

## 1.2 Importanza del Progetto territoriale

Per elaborare il Progetto territoriale Svizzera, la Confederazione, i Cantoni, le città e i Comuni hanno seguito nuove vie. Convinti che per essere efficace, la politica in materia di sviluppo territoriale va coordinata, l'11 maggio 2006 hanno sottoscritto un accordo per l'elaborazione congiunta del Progetto territoriale Svizzera. In tal modo, si impegnano a elaborare una strategia territoriale, che funga sia da punto di riferimento per l'attuazione delle loro rispettive politiche sia da direttiva per gli attori dell'economia e della società.

Accordo per  
un'elaborazione  
congiunta

Analogamente a quanto avvenuto per le «Linee guida per l'ordinamento del territorio svizzero», anche in questo caso l'obiettivo è di fare in modo che il Consiglio federale adotti il Progetto territoriale Svizzera e lo dichiari vincolante per l'amministrazione federale.

**Carattere vincolante**

All'elaborazione della presente versione del Progetto territoriale Svizzera hanno partecipato in qualità di partner la Conferenza dei governi cantonali (CdC), la Conferenza svizzera della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA), l'Unione delle città svizzere (UCS) e l'Associazione dei comuni svizzeri (ACS). Secondo gli accordi, i partner devono fare in modo che i loro membri tengano in considerazione il Progetto nelle loro pianificazioni territoriali.

**Partner**

Nell'ambito della revisione della legge sulla pianificazione del territorio (LPT), occorre verificare l'opportunità di integrare il Progetto territoriale Svizzera nella legge sullo sviluppo territoriale come segue:

**Revisione della legge  
sullo sviluppo territoriale**

«La Confederazione, i Cantoni, le città e i Comuni elaborano congiuntamente un Progetto territoriale Svizzera».

### **1.3 Elaborazione e processo partecipativo**

Un «gruppo di lavoro tecnico» e un «gruppo di consulenza politica» assistono l'elaborazione del Progetto territoriale Svizzera. I membri di questi gruppi sono stati nominati dalla Confederazione, dai Cantoni, dalle città e dai Comuni. Dopo aver discusso le proposte di Progetto territoriale Svizzera avanzate dall'ARE, il «gruppo di lavoro tecnico» ha presentato le proprie prese di posizione al «gruppo di consulenza politica». Quest'ultimo ha poi discusso e adottato le diverse fasi dei lavori.

**Consulenza**

Per coinvolgere il maggior numero di gruppi d'interesse possibile, in tutte le parti del Paese sono stati organizzati dei Forum nell'ambito di un processo partecipativo articolato in due fasi. Questi Forum hanno permesso ai partecipanti attivi nei settori dell'ambiente, dell'agricoltura, della formazione, della cultura, dell'economia e della pianificazione di esprimersi tempestivamente sul Progetto territoriale Svizzera. Grazie a queste iniziative, la Confederazione, i Cantoni, le città e i Comuni hanno ricevuto preziosi suggerimenti dalle diverse parti del Paese e ottenuto i primi riscontri sulla validità del Progetto. L'elaborazione partecipativa ha favorito il dialogo e lo scambio di conoscenze sullo sviluppo territoriale in Svizzera e ha creato i presupposti per garantire al Progetto territoriale il massimo sostegno da parte degli attori pubblici e privati.

**Forum**

## 2 Tendenze e sfide nello sviluppo territoriale

### 2.1 Globalizzazione e sviluppo territoriale

La globalizzazione, con i suoi molteplici aspetti, è uno dei motori dello sviluppo territoriale. A favorire la globalizzazione economica sono in gran parte i mutamenti tecnologici, ma anche la crescente apertura delle economie nazionali alla concorrenza internazionale. Le innovazioni tecnologiche nel settore delle comunicazioni e della logistica, i miglioramenti delle infrastrutture del traffico e i costi di trasporti in calo, oltre alla tendenza persistente alla deregolamentazione e alla liberalizzazione, consentono l'incremento del commercio internazionale di beni, capitali e servizi. Questo fenomeno ha per corollario una crescente interconnessione territoriale e un'accelerazione degli sviluppi.

**Progresso tecnologico, deregolamentazione e liberalizzazione: motori dello sviluppo territoriale.**

Scegliendo la propria ubicazione, le aziende influenzano sensibilmente le strutture territoriali. La globalizzazione espone le regioni a una concorrenza internazionale più agguerrita. Anche la Svizzera subisce una forte pressione affinché migliori le condizioni quadro economiche. Il nostro Paese dovrà affrontare questa pressione, se intende continuare a sfruttare le proprie opportunità e salvaguardare il proprio benessere.

**Concorrenza più agguerrita**

I mutamenti demografici e sociali toccano la Svizzera sotto svariati punti di vista: immigrazione, nuovi aspetti legati alla sicurezza o nuove esigenze di politica estera. L'intensificazione delle interdipendenze su scala mondiale genera un livellamento culturale, che pone regioni, Stati e intere culture dinanzi a nuove sfide e determina movimenti contrapposti.

**Intensificazione delle interdipendenze sociali**

L'aumento globale del fabbisogno di energia elettrica e materie prime richiede soluzioni innovative che non compromettano le riserve vitali naturali, contrastino il cambiamento climatico ed evitino le ristrettezze che si vanno delineando.

**Aumento globale del fabbisogno di energia elettrica e materie prime**

### 2.2 La Svizzera e l'Europa

Gli sviluppi politici, sociali, economici e territoriali a livello europeo richiedono un'intensa cooperazione. Ad essere chiamata in causa non è solo la Confederazione, bensì tutti gli attori coinvolti nello sviluppo regionale, ovvero, i Cantoni, le città e i Comuni.

**Rafforzare la coesione e la competitività**

Lo sviluppo territoriale transfrontaliero coinvolge praticamente tutte le regioni della Svizzera e risulta sempre più importante per l'intero Paese. Gli attori dello sviluppo territoriale e le autorità decisionali devono guardare al di là delle proprie frontiere e trovare soluzioni transnazionali comuni.

**Cooperazione transfrontaliera**

Anche se singole regioni – come le regioni metropolitane di Basilea e Ginevra – hanno messo a punto le prime strutture amministrative congiunte, resta ancora molto da fare per ovviare alla segmentazione politica nelle zone di confine e per armonizzare le politiche territoriali. E in questo senso, i programmi europei di sviluppo regionale (INTERREG A ed Eurodistricts) offrono un notevole potenziale.

**Importanti programmi dell'Unione Europea**

Infatti, lo sviluppo territoriale non deve concentrarsi unicamente sui mutamenti locali e regionali, ma deve tenere conto anche degli sviluppi che intervengono a livello europeo e mondiale. In numerosi settori è necessario

adottare un approccio transnazionale. Anche in questo caso possono risultare di grande utilità i diversi programmi europei: Agenda territoriale, INTERREG B, Urbact, Espon. Per lo spazio alpino si fa capo alla Convenzione delle Alpi.

L'approccio transnazionale assume grande rilevanza specialmente nel settore dei trasporti e in particolare per due importanti problematiche, la cui soluzione presuppone la cooperazione con gli altri Paesi europei. Si tratta della necessità per la Svizzera di integrare la rete ferroviaria ad alta velocità, attualmente implementata a livello continentale, e di migliorare il corridoio di transito elvetico.

### **2.3 Cambiamento strutturale economico**

L'economia svizzera è caratterizzata da un settore dei servizi in piena espansione e da un'industria globalmente in calo ma dinamica. Alcuni ambiti ad alta tecnologia, la piazza finanziaria e rami ad alta intensità di sapere come la chimica, la farmacia, l'orologeria e i macchinari godono di fama internazionale. Dal 1990 al 2004, il contributo dei servizi al prodotto interno lordo è passato dal 65,9 al 72,4%, mentre quello del secondario è sceso dal 31,3 al 26,3%. La quota del settore primario è regredita dal 2,8 all'1,3%.

**Terziario in crescita**

Considerata l'importanza del progresso tecnologico, non è possibile avanzare previsioni precise sui futuri cambiamenti strutturali. Le tendenze attuali – rafforzamento delle esportazioni, trasferimento delle preferenze dei consumatori verso la sanità e i beni di produzione indigena - fanno presupporre un'ulteriore terziarizzazione dell'economia e una crescita sovraproporzionale nell'ambito della sanità. Nell'agricoltura si attende invece un nuovo calo.

La struttura dei settori e dei rami economici si differenzia dentro e tra gli spazi urbani e rurali, tanto da rendere tangibile una specializzazione economica di tali spazi<sup>1</sup>. Vista la diversità della ripartizione territoriale di rami e aziende nonché delle loro opportunità di sviluppo, il mutamento strutturale varia da regione a regione.

### **2.4 Tendenze demografiche**

Secondo le proiezioni dell'Ufficio federale di statistica, UST (scenario medio 2007), l'incremento demografico si va lentamente interrompendo e dal 2036 la popolazione dovrebbe addirittura decrescere. Anche la popolazione attiva potenziale subirà un calo a partire dal 2020. A determinare la crescita della popolazione fino al 2036 sarà prevalentemente l'immigrazione, dopodiché il saldo migratorio positivo non riuscirà più a compensare il deficit annuo delle nascite.

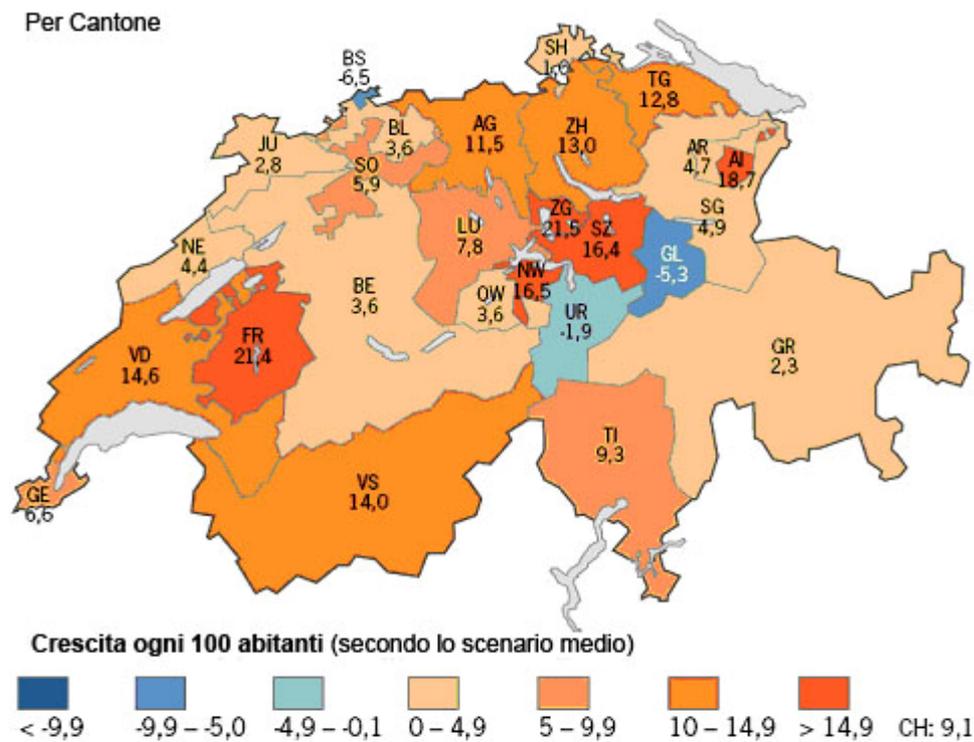
**Incremento demografico per immigrazione**

---

<sup>1</sup> Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE (2005). Monitoraggio dello spazio urbano svizzero, Studio tematico A2: Specializzazione economica nello spazio urbano. Versione 1/05.  
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE (2005): Monitoraggio dello spazio rurale, Studio tematico U2: Evoluzione strutturale dell'economia nello spazio rurale. . Versione 1/05.

Secondo le proiezioni, dal 2005 al 2030 i Cantoni di Zugo (+21,5%), Friburgo (+21,4%), Appenzello Interno (+18,7%), Nidvaldo (+16,5%) e Svitto (+16,4%) registreranno i tassi di crescita più marcati. Nel 2030 tre Cantoni saranno meno popolati del 2005. Il maggiore calo demografico è atteso a Basilea Città che dovrebbe subire una flessione del 6,5% (cfr. carta).

**Figura 1: Tasso di crescita, 2005-2030**



Fonte: Sezione DEM, UST

© UST, ThemaKart, Neuchâtel 2007

Le persone vivono più a lungo e parallelamente il tasso di natalità dovrebbe stabilizzarsi a 1,4 figli per donna. Di conseguenza, aumenta la quota di persone anziane nella popolazione totale. Questo invecchiamento demografico si ripercuoterà su numerosi settori: formazione, sanità, mercato del lavoro, sicurezza sociale, alloggio e mobilità.

**Invecchiamento della società**

In diverse regioni aumenterà il numero di abitazioni inoccupate. Nelle zone scarsamente popolate, la struttura degli insediamenti, poco adatta alle esigenze degli anziani, rappresenterà una sfida particolare. D'altra parte crescerà la domanda di alloggi di piccole dimensioni, di abitazioni per anziani medicalizzate, di forme di alloggio misto e residenze per la terza età in luoghi facilmente accessibili.

## 2.5 Mobilità come forza trainante

Uno dei principali fattori dello sviluppo territoriale è stato l'aumento della mobilità. Negli ultimi dieci anni, il traffico viaggiatori ha conosciuto notevoli cambiamenti. È mutato in particolare il contesto della politica dei trasporti, basti pensare ai decreti sulla NFTA e sul «Finanziamento dei trasporti pubblici» (FTP). Anche il traffico d'agglomerato è sempre più al centro delle attenzioni.

**Mutamento nella politica dei trasporti**

La crescente differenziazione sociale e la notevole separazione geografica dei settori vitali generano un costante aumento della mobilità. Bisognerà quindi conciliare anche in futuro mobilità, insediamenti di alta qualità e tutela dell'ambiente. Nel complesso, proseguirà anche la crescita del traffico viaggiatori e merci.

**Crescita della mobilità persistente**

A seconda degli scenari considerati, il traffico viaggiatori - su strada e rotaia - aumenterà tra il 15 e il 29% tra il 2000 e il 2030. Saranno soprattutto i trasporti pubblici a progredire notevolmente, rafforzando la propria quota sul volume di traffico complessivo (rapporto modale). Ciononostante, continuerà a prevalere il traffico motorizzato privato, che rappresenterà più di tre quarti del traffico viaggiatori complessivo.

**Opportunità per i trasporti pubblici**

Il traffico commerciale, il traffico turistico e il traffico del tempo libero segneranno i maggiori incrementi. Il traffico del tempo libero che già oggi costituisce quasi la metà del volume globale del traffico viaggiatori aumenterà ulteriormente. Secondo le previsioni, il traffico turistico internazionale segnerà un aumento superiore alla media, anche se ciò dipende molto dalla crescita economica.

**Boom del traffico turistico e del tempo libero**

Il traffico pendolare presenterà una progressione più moderata rispetto ad altri tipi di traffico. La sua quota rispetto al traffico globale diminuirà di conseguenza. I maggiori aumenti sia su rotaia che su strada avverranno sui corridoi principali Zurigo-Berna, Zurigo-Basilea, Losanna-Ginevra, Zurigo-Zugo-Lucerna e Zurigo-Winterthur-San Gallo.

**Traffico pendolare in lieve diminuzione**

Nel periodo dal 2000 al 2030, le prestazioni del traffico merci stradale e ferroviario segneranno un aumento tra il 32 e il 78%, a seconda dello scenario considerato. Il traffico ferroviario registrerà uno sviluppo molto dinamico e la sua quota di mercato rispetto al traffico stradale aumenterà sensibilmente. Il traffico merci di transito diventerà ancora più importante. E anche in questo caso ci si attende un incremento della componente ferroviaria.

**Trasferimento del traffico merci in forte espansione**

## 2.6 Urbanizzazione e dispersione degli insediamenti

La nozione di «urbanizzazione» designa un complesso processo di mutamento sociale ed è strettamente correlata con il cambiamento strutturale dell'economia e la modernizzazione. L'incremento della popolazione e dei posti di lavoro nelle città e l'espansione degli insediamenti urbani comportano un cambiamento delle strutture sociali e del mercato del lavoro e lo sviluppo di forme di cultura e stili di vita urbani.

**Mutamento sociale ed economico**

Fino agli anni 1970, per urbanizzazione s'intendeva la crescita delle città sotto forma di quartieri densamente edificati, in opposizione agli ampi spazi rurali scarsamente popolati. A distinguere lo spazio di vita urbano dal

contesto rurale più modesto erano soprattutto l'offerta di attività, la varietà dei servizi e l'intensità degli scambi sociali e culturali.

I processi di suburbanizzazione e di periurbanizzazione hanno modificato il significato della nozione di urbanizzazione. Oggi occorre considerare le città con i loro dintorni e bisogna quindi conferire una nuova connotazione al concetto di centralità. Gli spazi funzionali interconnessi con le città non si limitano più a zone ben delimitate, ma si estendono su un vasto territorio il cui raggio può raggiungere diverse decine di chilometri. Le città nucleo e alcuni Comuni della prima corona dell'agglomerato continuano a registrare una notevole densità di costruzioni, abitanti, posti di lavoro e attività culturali economiche e sociali. Sono circondati da aree nelle quali si alternano le zone agricole, vasti insediamenti di case unifamiliari, zone industriali e artigianali riconvertite e centri commerciali con immensi parcheggi. Questo paesaggio non rispecchia più l'immagine tradizionale della città e non è più strutturato da uno spazio pubblico creato appositamente. Adesso è la migliore accessibilità a determinare le strutture territoriali.

**Accessibilità come  
caratteristica strutturale**

La mobilità e i mezzi di comunicazione di massa consentono di condurre uno stile di vita urbano anche in campagna. In questo modo si crea un'interconnessione città-campagna che trova espressione in concetti come «campagna urbana», «spazio urbano» o «città intermedia».

**Campagna urbana e città  
intermedia**

All'incirca tre quarti della popolazione svizzera vivono in aree a carattere urbano. Più dell'80% degli impieghi si trovano negli agglomerati, i quali costituiscono il motore dello sviluppo economico, sociale e culturale. La superficie degli agglomerati è aumentata in modo sovraproporzionale rispetto alla crescita demografica. La frammentazione delle strutture istituzionali favorisce un'urbanizzazione sparsa degli insediamenti, considerato che spesso è promosso un atteggiamento competitivo anziché collaborativo. Altre forze trainanti dell'urbanizzazione sono lo spostamento del baricentro dell'economia nel settore dei servizi (terziarizzazione) e il forte aumento della mobilità generata dall'introduzione di sistemi di trasporto più efficienti.

**Urbanizzazione in  
Svizzera**

L'urbanizzazione sparsa degli insediamenti crea alti costi per la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture (traffico, approvvigionamento, smaltimento, comunicazione, ecc.). In molti casi i Comuni sono in grado di finanziare queste infrastrutture, solo grazie ai sussidi trasversali dei poteri pubblici. Tuttavia, se a causa di una maggiore applicazione del principio di causalità i costi per le infrastrutture fossero a carico degli utenti, sarebbero le aree edificabili situate in zone discoste e scarsamente abitate a perdere di attrattiva a causa degli elevati costi di collegamento. Vengono invece favorite la densificazione edilizia degli insediamenti esistenti e le estensioni compatte. Oltre alle conseguenze finanziarie per i poteri pubblici, la dispersione degli insediamenti causa la perdita di preziose terre coltivate, deturpa la natura e il paesaggio e fa aumentare il traffico.

**Costi e impatto dello  
sviluppo urbanistico  
disordinato**

L'urbanizzazione crea squilibri territoriali tra la città e la campagna, ma anche all'interno degli spazi urbani. Il settore dei servizi è in costante progressione e si concentra sempre più nei principali agglomerati. Gli agglomerati piccoli e medi non riescono invece a stare al passo con questa evoluzione a causa delle carenti potenzialità economiche e demografiche.

**Squilibri**

Negli agglomerati si è verificata una frammentazione spaziale delle funzioni, «lavoro», «abitazione» e «tempo libero» (frammentazione

funzionale). I posti di lavoro si sono concentrati nei centri e successivamente anche nella prima corona dell'agglomerato, mentre le zone residenziali continuano ad espandersi nelle periferie. In queste zone si trasferiscono spesso le giovani famiglie con un reddito medio-alto, mentre le categorie sociali più svantaggiate tendono ad insediarsi nei Comuni nucleo degli agglomerati (segregazione sociale).

In seguito a questo fenomeno, molti Comuni nucleo registrano un calo demografico, maggiori problemi sociali e in parte anche una diminuzione delle entrate fiscali. Oggi si constata una tendenza alla riurbanizzazione (ritorno nelle città): abitare in centro è diventato di nuovo interessante specialmente per giovani professionisti, con salari elevati e senza vincoli.

**Di ritorno in città**

In ambiti come la cultura, il tempo libero, i trasporti, i servizi sociali e la sicurezza, i Comuni nucleo assumono dei compiti a beneficio dell'intero agglomerato. Spesso tuttavia, non è forzatamente chi paga per una determinata prestazione a beneficiarne. Capita sempre più spesso che gli agglomerati non riescano più a far fronte alle proprie esigenze entro i confini comunali, cantonali o nazionali. In reazione a questo fenomeno, da diversi anni a questa parte si registra una maggiore collaborazione transfrontaliera.

**Funzione centrale: i pro e i contro**

## **2.7 Spazi rurali – tra crescita e spopolamento**

L'avanzata della globalizzazione e della liberalizzazione, la facilità di accesso e le migliori possibilità di comunicazione favoriscono la trasformazione economica anche negli spazi rurali. È sempre più difficile distinguere chiaramente città e campagna. Le fitte interdipendenze con gli spazi urbani offrono opportunità ma celano indubbiamente delle insidie. Gli spazi rurali continuano tuttavia ad esistere: essi sono caratterizzati da una scarsa densità di popolazione, posti di lavoro e insediamenti, da una forma anarchica di urbanizzazione, da un'elevata quota dell'agricoltura oppure da una mentalità diversa da quella cittadina.

**Caratteristiche degli spazi rurali**

Mentre numerose regioni rurali registrano uno sviluppo demografico ed economico positivo, altre lamentano un calo. Il Rapporto sullo sviluppo territoriale 2005 distingue tre tipi di spazio che esplicitano l'eterogeneità degli spazi rurali, dei loro problemi e delle loro sfide: spazio rurale periurbano, centri turistici alpini e spazio rurale periferico.

Gli spazi rurali periurbani sono situati in prossimità degli agglomerati, dai quali distano 20 minuti al massimo. Per ora sembra che l'evoluzione di questi spazi non sia destinata ad arrestarsi in tempi brevi. Tuttavia, la dispersione degli insediamenti rappresenta un grosso problema. L'influenza degli spazi urbani crea una forte pressione insediativa specialmente per la creazione di nuove residenze. Il rischio è di vedere sorgere forme di insediamenti anarchici, con la creazione di zone monofunzionali, l'aumento del traffico, l'emarginazione dell'agricoltura e l'impoverimento del paesaggio e della biodiversità.

**Dispersione degli insediamenti negli spazi rurali periurbani**

I centri turistici alpini sono Comuni i cui alberghi registrano ogni anno almeno 100 000 pernottamenti. Grazie alla loro struttura economica e al notevole richiamo di cui godono, rivestono importanti funzioni centrali per lo spazio alpino scarsamente popolato. Essi presentano una notevole stabilità dal profilo dello sviluppo demografico e dell'occupazione. Le principali sfide

**Centri turistici alpini e concorrenza internazionale**

dei centri turistici alpini consistono nel conservare la competitività a livello internazionale e nell'ammodernare l'infrastruttura, nel preservare la qualità della natura e del paesaggio e nell'affrontare il problema delle abitazioni secondarie, che crescono a ritmi molto sostenuti e sono poco sfruttate.

Gli spazi rurali periferici distano almeno 20 minuti dal centro dell'agglomerato più vicino. Lo sviluppo di questi spazi è piuttosto incerto. La sopravvivenza dei Comuni con meno di 500 abitanti, confrontati da tempo con il problema del calo demografico, è a rischio. Per loro, le sfide centrali consistono nel riuscire a conservare un minimo di abitanti, specialmente nei nuclei degli insediamenti, e di posti di lavoro a salvaguardare i servizi di base, a preservare la capacità funzionale degli enti pubblici, ma anche a recuperare le terre abbandonate e a fronteggiare l'espansione delle foreste e la perdita dei terreni coltivati.

**Futuro incerto per gli spazi rurali periferici**

## **2.8 Utilizzazione parsimoniosa del suolo: obiettivo non ancora raggiunto**

L'utilizzazione parsimoniosa del suolo è l'obiettivo primo dello sviluppo territoriale: intende evitare l'espansione disordinata degli insediamenti nell'intero Paese e salvaguardare i paesaggi aperti e i terreni agricoli fertili. Nella sua *Strategia per uno sviluppo sostenibile: Linee guida e piano d'azione 2008-2011*<sup>2</sup>, il Consiglio federale afferma la necessità di frenare la forte progressione della superficie d'insediamento degli ultimi anni e di stabilizzarla a 400 metri quadri pro capite su scala nazionale.

**400 m<sup>2</sup> di superficie d'insediamento pro capite**

Nonostante gli sforzi compiuti, il consumo di superfici a scopi insediativi – aree edificate e industriali, zone verdi e di riposo, superfici d'insediamento speciali e superfici del traffico – è aumentato costantemente. In base alla statistica della superficie, tra il 1979/85 e il 1992/97 esso è progredito del 13%. Al momento del secondo rilevamento, l'intera superficie d'insediamento comprendeva all'incirca 360 000 ettari o quasi il 7% della superficie del territorio nazionale, ciò che corrisponde a 400 metri<sup>2</sup> pro capite. A questo riguardo sussistono tuttavia notevoli differenze a livello regionale.

Nel giro di 12 anni, la superficie utilizzata unicamente a scopi residenziali – edifici e ambienti circostanti – è aumentata di più di un quarto. Lo sviluppo delle zone residenziali supera di quasi il doppio la crescita media delle superfici d'insediamento. Questo bisogno supplementare di spazio è riconducibile solo in minima parte all'incremento demografico del 9% circa. Quel che è certo è che ogni persona beneficia mediamente di una superficie abitativa più ampia. A determinare questa situazione è stata la crescita del numero di economie domestiche, in particolare quelle di piccole dimensioni, la maggiore prosperità nonché il fatto che almeno il 60% dell'area abitativa nuova è costituito da case mono- o bifamiliari nei Comuni dell'agglomerato. La crescita delle superfici d'insediamento, negli agglomerati, va attribuita alla progressione delle strutture lavorative e produttive nonché dei centri commerciali e ricreativi nella periferia dell'agglomerato.

**Crescita della superficie abitativa superiore alla media**

---

<sup>2</sup> Consiglio federale svizzero: Strategia per uno sviluppo sostenibile: linee guida e piano d'azione 2008-2011. Rapporto del 16 aprile 2008

La statistica delle zone edificabili verrà pubblicata nell'autunno 2008. Essa analizzerà la distribuzione, l'edificazione e le riserve di zone edificabili in Svizzera. Grazie all'armonizzazione dei dati sarà possibile effettuare confronti tra i Cantoni.

**Riserve di zone edificabili**

Anche al di fuori delle zone edificabili esistono edifici e impianti che sono ubicati fuori zona edificabile. Si tratta specialmente di edifici abitativi e aziende agricole nonché di insediamenti sparsi, frazioni, superfici del traffico e altre infrastrutture, tipici delle diverse regioni e sorti nell'arco degli anni. In seguito al mutamento strutturale nell'agricoltura e negli spazi rurali, un numero crescente di questi edifici risulta inoccupato. È quindi necessario decidere se riconvertirli, conservarli o demolirli.

## **2.9 Pericoli naturali e cambiamenti climatici**

Negli ultimi anni, le catastrofi naturali hanno causato danni particolarmente ingenti, si pensi per esempio alle valanghe dell'inverno 1999 e alle alluvioni estive del 2005 e del 2007. Questi danni di grave entità non sono solo una conseguenza dei processi naturali e dei cambiamenti climatici, ma dipendono anche dall'evoluzione degli insediamenti e delle infrastrutture. Quanto più intensivo è lo sfruttamento del territorio, tanto maggiori sono i danni che gli eventi naturali possono causare. In determinati casi la dispersione degli insediamenti e la conseguente impermeabilizzazione del terreno possono accentuare i pericoli.

**Aumento dei danni in seguito allo sfruttamento intensivo**

Per quel che concerne i pericoli naturali, il principale compito della pianificazione del territorio consiste nel limitare l'incremento del potenziale di danno nelle zone a rischio (insediamenti, case monofamiliari, infrastrutture del traffico, ecc.) o addirittura nel ridurlo a lungo termine. Un adeguamento in tal senso dello sviluppo territoriale – fino a scongiurare i pericoli – non costituisce solo un provvedimento adatto sul lungo termine, bensì una forma di risparmio. La pianificazione del territorio può contribuire ulteriormente alla prevenzione dei pericoli naturali, lasciando libere le superfici necessarie per le rivalizzazioni, per lo scarico delle piene e per le misure di protezione di carattere edilizio e tecnico. In tal senso, le carte dei pericoli rappresentano un'importante base per tutti i provvedimenti di pianificazione.

**Ridurre i danni e creare margini di manovra**

Stando alle attuali conoscenze, è probabile che i cambiamenti climatici determinino un aumento delle precipitazioni estreme e di riflesso delle piene e delle colate detritiche. Lo spazio alpino sarà particolarmente esposto ai mutamenti climatici. Le conseguenze del riscaldamento sono molteplici e difficili da prevedere: notevole scioglimento dei ghiacciai, disgelo del permafrost e conseguente aumento dei rischi di piene e colate detritiche, calo della copertura nevosa e della sicurezza dell'innevamento nelle Alpi, maggiori precipitazioni a carattere piovoso anziché nevoso in inverno e grave minaccia della flora alpina, tanto per citarne alcune. Numerosi saranno gli ambiti penalizzati: ecosistema terrestre, agricoltura e gestione delle acque, sanità, approvvigionamento energetico, turismo, infrastrutture, spazi urbani, assicurazioni, ecc. Pertanto lo sviluppo territoriale non è tenuto soltanto a rispondere alle condizioni quadro in pieno mutamento, ma anche a contribuire attivamente a ridurre le emissioni di gas serra attraverso un miglior coordinamento tra lo sviluppo degli insediamenti e i trasporti.

**Conseguenze del cambiamento climatico**

Se i cambiamenti climatici sono da ricondurre sostanzialmente alle emissioni dovute alla combustione di agenti energetici fossili, lo sviluppo del territorio deve occuparsi anche della disponibilità futura di agenti energetici. In Svizzera, lo sviluppo territoriale (edilizia e sistema dei trasporti inclusi) consuma, a seconda dei metodi di calcolo, tra il 50 – 70% dell'energia. Le medesime percentuali valgono anche per il consumo di altre materie prime, come ad esempio la ghiaia. Le incertezze relative alla disponibilità futura di risorse naturali e alla crescente carenza di materie prime ed energia non potranno che aumentare a causa del sempre più difficile sfruttamento di nuovi giacimenti e della rapida crescita dei consumi nei Paesi emergenti (per es. la Cina e l'India). La contrazione del consumo energetico e di materie prime nel settore dello sviluppo territoriale deve essere parte integrante della politica di prevenzione dei rischi e deve presupporre misure nell'ambito dell'organizzazione dei trasporti e del territorio, nonché nell'edilizia. In questo contesto vanno pure integrate le sfide in materia di politica di sviluppo territoriale concernenti il potenziamento delle energie rinnovabili (forza idrica, eolica, biomassa, fotovoltaico).

### 3 Visione e percorso per uno sviluppo sostenibile del territorio

Il presente capitolo traccia le grandi linee dello sviluppo territoriale auspicato. La visione di una Svizzera competitiva, solidale e responsabile nei confronti del proprio ambiente costituisce la base del Progetto territoriale. Essa presenta un'immagine coerente, realistica e federativa che indica la via da seguire, tenendo conto dei punti di forza e dei deficit del Paese per concretizzare l'obiettivo di uno sviluppo sostenibile.

Questa visione si basa su quattro pilastri :

- > la competitività
- > il policentrismo
- > la complementarità tra spazi urbani e rurali
- > la gestione parsimoniosa delle risorse non rinnovabili.

#### **La competitività del Paese: da rafforzare**

La competitività della Svizzera è una prima priorità di cui il presente Progetto gestisce la componente territoriale. Rispetto a questa sfida, non contano tanto le divisioni interne della Svizzera quanto la complementarità: sempre di più i concorrenti effettivi non si situano all'interno ma all'esterno del Paese.

I principali vantaggi della Svizzera in termini di competitività risiedono nelle tre metropoli di Basilea, Zurigo e Losanna-Ginevra, che concentrano le funzioni internazionali, garantendo una posizione all'avanguardia nei settori trainanti (servizi altamente specializzati, banche, diritto, organizzazioni internazionali, chimica, formazione e ricerca, ecc.) e nelle grandi stazioni turistiche.

Tuttavia le metropoli sono un elemento portante di un sistema di città di diverse dimensioni che trasmette le dinamiche internazionali a tutti i livelli. Sono le prestazioni globali di questo sistema che consentono alla Svizzera di conciliare prosperità economica, qualità dell'ambiente ed equilibri sociali.

Il sistema urbano elvetico è integrato in Europa attraverso relazioni di diverso tipo: grandi infrastrutture dei trasporti, in particolare collegamenti ferroviari ad alta velocità, rete europea delle metropoli e cooperazione transfrontaliera.

Questo sistema urbano a maglie fitte si estende sulla totalità del Paese (poche zone distano più di 30 minuti da un centro) e in particolare sugli spazi rurali e alpino, integrate nello sviluppo globale. Ognuna di esse possiede caratteristiche (regionali, nazionali o internazionali) da valorizzare (risorse originali, valori locali, qualità di vita, ecc.) e contribuisce a dare risalto alla diversità, che costituisce una delle ricchezze della Svizzera.

## **Il policentrismo: un'eredità storica ancora forte, da attivare**

Diversamente da altri Paesi, la Svizzera non fa capo a una grande capitale, ma è articolata in un sistema di centri urbani di dimensioni diverse, ben collegati tra loro da un rete di trasporti ferroviari e stradali. Questo sistema di metropoli, agglomerati, città isolate e centri rurali garantisce un'efficace copertura urbana dell'insieme del Paese, preservando allo stesso tempo gli spazi rurali e naturali.

Il modello policentrico continuerà nella sua forma rinnovata a caratterizzare la Svizzera in maniera durevole. Esso:

- > Persegue una molteplicità di città di diverse dimensioni, in linea con le esigenze dell'economia e dei nuclei familiari.
- > È un fattore di coesione nazionale, che tiene conto della struttura federalistica del Paese.
- > Consente a ogni città e regione di valorizzare le proprie peculiarità, pur organizzandosi in reti per riuscire a oltrepassare i propri limiti territoriali.
- > Evita alla Svizzera gli inconvenienti delle enormi concentrazioni urbane (costi, scarsa sicurezza, impatto paesaggistico, ambientale, ecc.).
- > Crea una grande prossimità tra le città e le campagne e favorisce la salvaguardia dei paesaggi culturali e naturali.
- > Incide positivamente sulla mobilità, favorendo i trasporti pubblici e la mobilità dolce, particolarmente efficienti nel contesto urbano, e moderando la domanda di spostamenti (prossimità tra luoghi di abitazione, lavoro e svago).

## **La complementarità degli spazi urbani e rurali, da potenziare**

Oggi in Svizzera le città e le campagne non costituiscono più due mondi separati, ma concorrono alla stessa civilizzazione globale. Non esistono più due spazi, l'uno gestito dai contadini, l'altro dai cittadini, ma un unico territorio nazionale comune, cointegrato e condiviso dagli uni e dagli altri.

Questa complementarità degli spazi urbani e rurali continua a rafforzarsi. Parallelamente al sistema urbano svizzero (metropoli, agglomerati, centri turistici, ecc.), a determinare lo sviluppo sono sempre di più gli spazi funzionali, territori di vita delle popolazioni, che uniscono indissolubilmente centri edificati e spazi agricoli e naturali. Le politiche pubbliche si riorganizzano di conseguenza, coordinando agricoltura, natura e sviluppo degli insediamenti, ambiti tradizionalmente separati.

L'avvento di territori nel contempo urbani e rurali consente di valorizzare meglio la diversità delle regioni. L'obiettivo del Progetto territoriale Svizzera non è tanto di potenziare «tutto ovunque», secondo un egualitarismo mal recepito, ma piuttosto di salvaguardare e rafforzare la diversità del Paese e

dei suoi paesaggi. Perché ogni città o regione ha caratteristiche proprie da valorizzare, secondo orientamenti e ritmi specifici.

### **La gestione parsimoniosa delle risorse non rinnovabili, da consolidare**

La politica per uno sviluppo sostenibile, tesa a salvaguardare le risorse non rinnovabili (suolo, energia, ambiente) è mantenuta e consolidata. Essa integra le tendenze e le sfide dell'evoluzione demografica (invecchiamento della popolazione), sociale (multi-residenze), climatica (riscaldamento, rischi) e ambientale (energia, acqua, ecc.).

I progetti che coordinano lo sviluppo degli insediamenti, i trasporti e l'ambiente continuano a favorire un trasferimento modale degli spostamenti verso i trasporti pubblici e la mobilità dolce (a piedi, in bicicletta). Si riduce così la dipendenza dall'automobile, gli ingorghi in prossimità degli agglomerati e il loro impatto sull'energia, sull'ambiente e sulla salute della popolazione. Insediamenti densi e compatti contribuiscono ad attenuare la crescita della domanda di mobilità («città di prossimità»).

La crescita si concentra prevalentemente nei centri del sistema urbano svizzero. Tutte le località interessate saranno rafforzate: gli agglomerati e le città isolate, i centri turistici e i centri rurali. Lo sviluppo degli insediamenti è denso e misto, centripeto e le prime corone degli agglomerati sono ben servite dai trasporti pubblici. Rafforzando la presenza della natura in città si garantisce la qualità abitativa dei quartieri. I centri sono collegati alla vicina campagna attraverso spazi verdi, alcune delle quali sono considerati come parchi urbani. Le relazioni tra aree urbanizzate e campagne limitrofe sono delimitate in maniera molto netta.

In linea con l'esigenza di un'edificazione più equilibrata, socialmente e funzionalmente mista e parsimoniosa dal punto di vista energetico, vengono realizzati quartieri sostenibili, ognuno dei quali assume forme singolari a seconda delle specificità del contesto.

Questo sviluppo compatto dell'urbanizzazione consente di preservare gli spazi agricoli, viticoli, forestali e montani, riconosciuti come capitale economico, ambientale e culturale primordiale per l'attrattiva della Svizzera. Lo sviluppo dei Comuni periurbani è contenuto e le costruzioni fuori dalle zone edificabili sono rigorosamente limitate.

Ad eccezione delle regioni di montagna, la Svizzera non annovera più molti spazi aperti, campagne e zone boschive poco abitate. Questi tipi di territorio vanno tutelati ed integrati negli spazi funzionali al fine di valorizzare le loro peculiarità e di garantirne la vitalità.

Le regioni rurali e periferiche valorizzano le proprie risorse. Per esempio, la crescita viene favorita in territori come l'Arco giurassiano, che dispone nel contempo di paesaggi di qualità e di poli produttivi competitivi, mentre è più lenta in territori che offrono unicamente condizioni residenziali interessanti.

Il processo d'urbanizzazione dello spazio alpino è sotto controllo. La priorità viene accordata ai «letti caldi» per evitare di avere stazioni deserte fuori stagione. Lo sviluppo si concentra prevalentemente nelle grandi stazioni esistenti. Stazioni vicine più piccole perseguono uno sviluppo meno

intensivo offrendo una qualità d'integrazione «organica» apprezzata. Le valli minacciate di spopolamento trovano un nuovo equilibrio valorizzando le loro caratteristiche come tranquillità e paesaggi autentici.

### **Evoluzione degli approcci territoriali**

La mobilitazione per la competitività globale, il rafforzamento del sistema urbano, l'avvicinamento delle città e delle campagne e la gestione parsimoniosa delle risorse non rinnovabili fanno della Svizzera un Paese sempre più coerente e solidale.

Questa evoluzione va di pari passo con un adeguamento degli approcci di gestione del territorio. I metodi di governance classici vengono completati sempre più da forme d'intervento innovative, che consentono di oltrepassare le frontiere (p. es. agglomerati transfrontalieri), di migliorare la cooperazione (p. es. partenariati pubblico-pubblico e pubblico-privati) e di gestire meglio le sfide interterritoriali e intersettoriali.

## 4 Priorità dello sviluppo territoriale svizzero

La Svizzera è caratterizzata da una grande varietà paesaggistica, culturale ed economica. Il genere e la dimensione dei problemi, la necessità di intervento e le soluzioni necessarie possono variare da regione a regione. Per tenere conto di questa ricchezza, il Progetto territoriale Svizzera fissa chiare priorità di sviluppo all'interno dei diversi tipi di spazio e di regione.

**Svizzera – un Paese dai mille aspetti**

Per tenere conto di questa varietà, il Progetto territoriale definisce delle «aree d'intervento». Ognuno di esse comprende spazi che, accomunati da stretti rapporti funzionali o sfide analoghe, presentano un bisogno d'intervento comune. In genere includono realtà sia di carattere urbano sia di carattere rurale. Le aree d'intervento servono a individuare le sfide congiunte, a costruire un'identità comune e a unire le forze per fronteggiare i problemi a livello transfrontaliero, al fine di considerare e valorizzare meglio le crescenti interdipendenze e le loro funzioni complementari.

**Aree d'intervento per un'azione comune**

Il seguente capitolo illustra dapprima le sfide e le strategie, che – a prescindere dalle aree d'intervento – accomunano determinati tipi di spazio, e, successivamente, le sfide specifiche per ogni area d'intervento con le rispettive strategie. Per ogni area vengono esaminati gli interrogativi salienti: com'è la situazione attuale? Quali sono le principali sfide? Quali strategie devono essere sviluppate per affrontare tali sfide nel migliore dei modi? L'interesse verte specialmente sulle sfide di carattere nazionale, che non vanno tuttavia confuse con le sfide della Confederazione. Gli attori interessati devono poter affermare: «Sì, i nostri problemi sono questi e vogliamo che siano percepiti così a livello nazionale e dalle altre aree.»

### 4.1 Policentrismo

Il termine di policentrismo è molto diffuso nell'ambito della pianificazione del territorio. A volte viene contrapposto alle nozioni di monocentrismo, centralizzazione, asimmetria dei flussi, ingiustizia rispetto alle zone decentrate, periferiche e quindi dipendenti. Senza negare i vantaggi della centralità, la nozione di policentrismo sostiene l'equilibrio territoriale, la suddivisione dei poteri decisionali, l'armonia territoriale, la concorrenza delle idee, l'emulazione e la cooperazione (cfr. Rémy Allain, 2002).

Su questa nozione si fondano più o meno esplicitamente numerose strategie di sviluppo territoriale, nell'Unione europea, in diversi Paesi europei (p. es. Francia, Germania), tradizionalmente in Svizzera (cfr. Linee guida per l'ordinamento del territorio svizzero del 1996) e moltissimi modelli di pianificazione cantonali o regionali.

Una strategia basata sul policentrismo presenta numerosi vantaggi rispetto a una strategia finalizzata a rafforzare un unico centro:

- migliore considerazione degli aspetti culturali e sociali legati allo sviluppo territoriale,
- maggiore equità territoriale,
- contenimento dei costi (sociali, finanziari, ambientali) rispetto alla concentrazione,
- freno all'espansione urbana (grazie alla valorizzazione dei centri vicini ai grandi agglomerati).

Il Progetto territoriale parte dal presupposto che la Svizzera sia policentrica e che debba continuare a esserlo. Riconosce l'esistenza di una rete di centri gerarchizzati, che parte dalle aree metropolitane, prende in considerazione le altre città e agglomerati e raggiunge i centri rurali. Anche le aree metropolitane e gli altri agglomerati sono organizzati secondo un sistema policentrico attorno ai centri delle città e ai poli di sviluppo.

Questo modo di concepire lo sviluppo territoriale del Paese implica che:

- lo sviluppo degli insediamenti si concentri nei centri e le zone edificabili siano delimitate di conseguenza,
- il principio della gerarchia venga messo in atto in modo coerente, dato che non tutti i centri hanno la stessa vocazione; si pensi per esempio allo sviluppo delle infrastrutture (sociali, culturali, formative, ecc.),
- i centri ospitino le infrastrutture corrispondenti al loro livello gerarchico e i centri rurali dispongano delle strutture di base,
- le altre regioni non siano per questo destinate a diventare delle riserve e possano svilupparsi in funzione della rispettiva vocazione e in modo complementare con i centri vicini.

## 4.2 Strategie principali per tipi di spazio

### 4.2.1 Spazi urbani

#### **Agglomerati**

Nella maggior parte delle aree d'intervento, gli agglomerati (città-nucleo e Comuni periferici) sono la colonna portante dell'economia e dell'infrastruttura. Ogni area d'intervento comprende anche spazi a carattere rurale, più o meno toccati dalla sfera d'influenza degli spazi urbani (cfr. cap. 4.2.2).

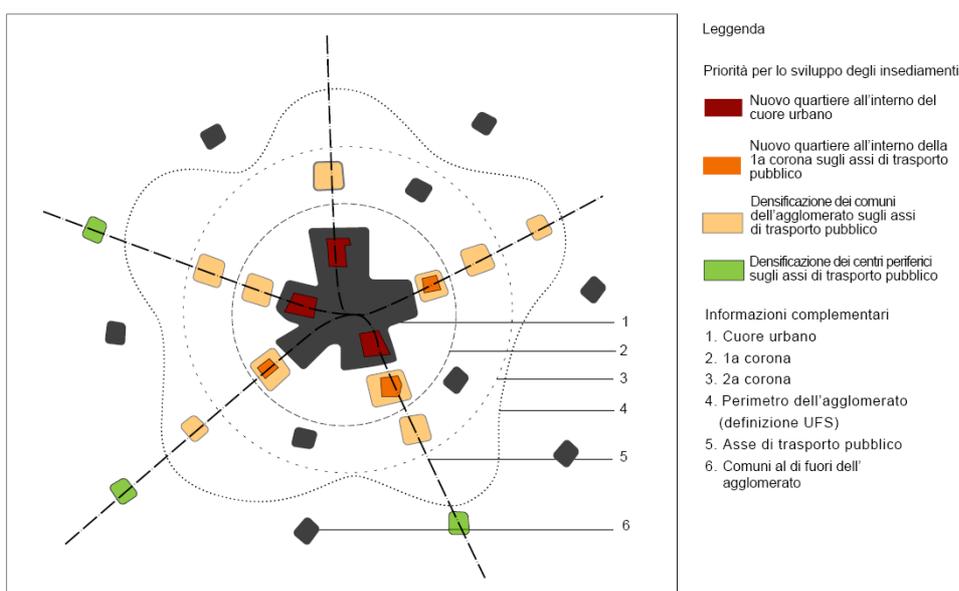
I profili, le funzioni e l'importanza degli agglomerati variano a seconda della loro dimensione e del contesto in cui si situano: se formano parte di un'area metropolitana o di un sistema urbano, si completano a vicenda. I principali agglomerati svolgono funzioni centrali in materia di servizi, mentre gli altri completano o rafforzano queste funzioni e sgravano i grandi agglomerati offrendo potenziali di sviluppo supplementari. Dal canto loro, i piccoli agglomerati e gli altri centri regionali svolgono funzioni di approvvigionamento regionale (agglomerati nello spazio alpino, cfr. cap. 4.3).

Riuscire a posizionarsi nel proprio contesto regionale, nazionale e internazionale costituisce un compito permanente delle forze economiche, politiche e sociali di un agglomerato. Alcuni agglomerati sono riusciti a costruirsi un profilo economico autonomo – si pensi alla posizione della città di Bienna nel contesto delle comunicazioni e dell'orologeria – mentre altri fanno tuttora fatica.

Gli **agglomerati** sono spazi d'intervento, i cui Comuni intrattengono fitte relazioni funzionali tra di loro e con la città-nucleo. Le strette interdipendenze richiedono maggiore cooperazione e coordinamento. Nonostante i progressi degli ultimi anni nella cooperazione transfrontaliera negli agglomerati, sussiste ancora un notevole bisogno d'azione.

**Posizionamento: un compito continuo**

**Figura 2: Principi dello sviluppo degli insediamenti**



L'importanza e le funzioni dei singoli spazi varia anche all'interno degli agglomerati. I quartieri centrali densamente urbanizzati (cuori urbani) sono il vero e proprio centro degli agglomerati. È qui che si concentrano i servizi centrali principali, gran parte della popolazione residente e dei posti di lavoro. Sono già densamente edificati, ma in genere presentano ancora potenziali di densificazione edilizia.

**Quartieri centrali densi**

Di regola, i territori fuori dai cuori urbani subiscono una forte pressione allo sviluppo, ma nel contempo sono spazi paesaggistici e per lo svago estremamente importanti per la qualità di vita degli agglomerati. La pressione insidia anche gli spazi fuori dagli agglomerati, in particolare quelli situati nel nucleo delle aree metropolitane e in prossimità di spazi urbani dinamici e facilmente accessibili.

**Pressioni allo sviluppo di aree agricole e di svago**

In diversi quartieri degli agglomerati, la composizione sociale, la qualità del contesto abitativo, lo sviluppo edilizio, ecc. costituiscono un notevole problema. Per evitare che la situazione degenerasse, alcune città hanno lanciato progetti di sviluppo di quartieri. I disagi menzionati aumentano anche nelle cittadine e nei piccoli Comuni degli agglomerati, che però sovente non dispongono né delle conoscenze necessarie né delle risorse finanziarie e umane per adottare simili provvedimenti.

**Quartieri con necessità di rinnovamento**

### **Strategie per gli agglomerati**

- **Profilo:** gli agglomerati costruiscono un proprio profilo per distinguersi dagli altri agglomerati di dimensioni e importanza analoghi.
- **Cooperazione:** gli agglomerati proseguono gli sforzi compiuti finora per migliorare la cooperazione e in questo sono sostenuti e spronati dai Cantoni e dalla Confederazione. La cooperazione deve coinvolgere tutti i settori politici importanti per lo sviluppo regionale. Il «Programma d'agglomerato» costituisce lo strumento adatto in tal senso.
- **Concentrazione nei cuori urbani:** per preservare la varietà dei diversi spazi e garantire uno sviluppo territoriale sostenibile, la pressione insediativa dev'essere incanalata principalmente verso i cuori urbani. È d'importanza strategica costruire zone residenziali e lavorative attrattive e mantenere o creare spazi liberi, i quali devono disporre imperativamente di una rete di trasporti pubblici efficienti. La promiscuità sociale e funzionale va conservata.
- **Qualità di vita nei quartieri:** salvaguardare e migliorare la qualità di vita nei quartieri vecchi e nuovi è un compito permanente all'interno degli agglomerati. Non tutti i quartieri necessitano delle stesse attenzioni. Mediante un monitoraggio capillare dei diversi quartieri è possibile garantire l'adozione tempestiva di provvedimenti che permettano di evitare i problemi. A questo scopo vanno sviluppate strategie di rilancio globali a lungo termine.
- **Mantenere il potenziale nei dintorni:** è importante conservare la popolazione e la forza economica nelle zone al di fuori dei cuori urbani. Lo sviluppo degli insediamenti deve concentrarsi in primo luogo nei quartieri ben collegati ai trasporti pubblici. Deve consentire un'espansione edilizia moderata, che contribuisca all'eterogeneità demografica e che sostenga e rafforzi l'artigianato locale e regionale. Una volta esauriti i potenziali di densificazione nei cuori urbani corrispondenti, occorre consentire lo sviluppo negli spazi limitrofi, senza dimenticare la loro funzione centrale di aree ricreative (di prossimità)

per gli abitanti del cuore urbano.

### Aree metropolitane

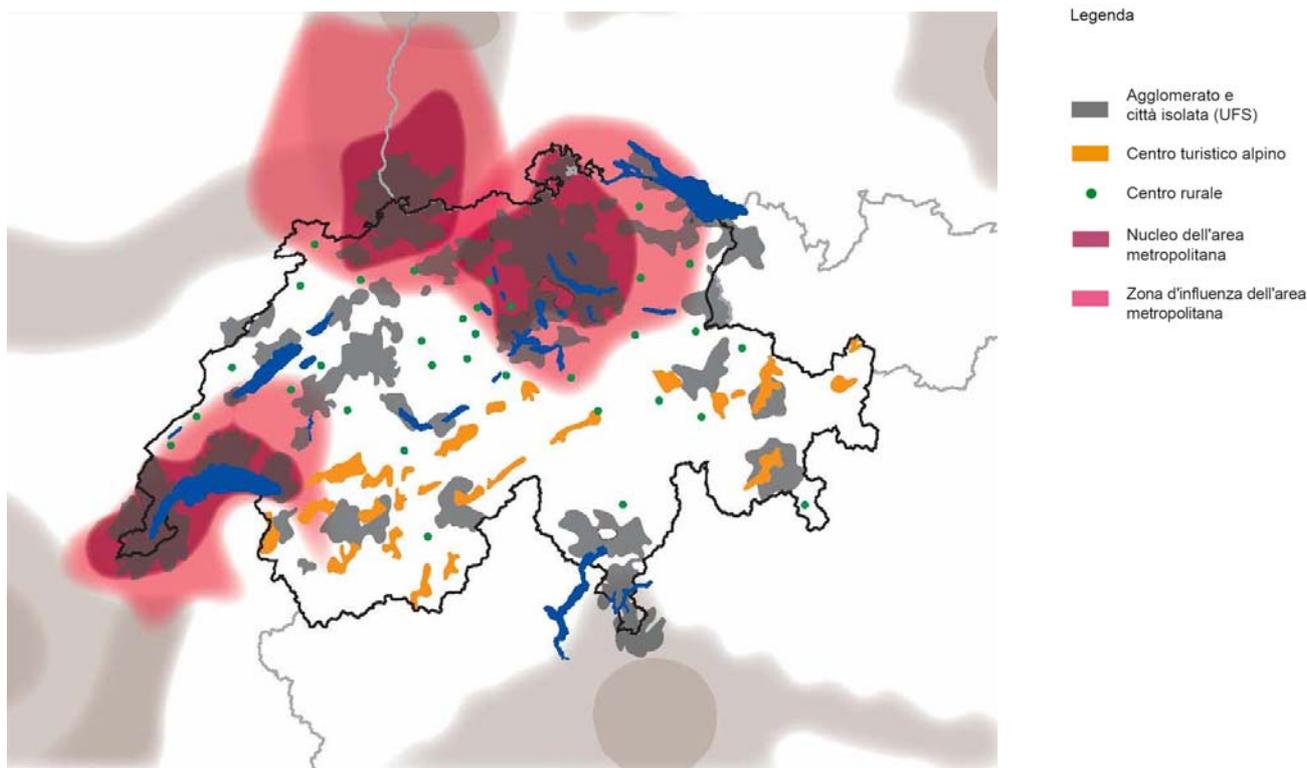
Di norma, nella graduatoria internazionale i principali spazi economici elvetici ottengono ottime posizioni. La loro importanza è di gran lunga superiore a quanto ci si potrebbe immaginare in considerazione del numero di abitanti.

Nel raffronto internazionale, la piazza economica di Zurigo rientra negli «European Engines» che ne fa l'area metropolitana dominante del Paese. Dispongono di un'importanza e di un potenziale metropolitani – seppur meno marcati di Zurigo – anche le aree di Basilea e del bacino del Lemano.

Il Progetto territoriale Svizzera suddivide un'area metropolitana in «nucleo» e «zona d'influenza». Il nucleo presenta al suo interno strette interdipendenze funzionali: gli agglomerati e gli spazi rurali del nucleo si completano a vicenda nell'offerta di infrastrutture, servizi centrali, posti di lavoro, abitazioni e svaghi. La stretta interdipendenza si rispecchia tra l'altro nei flussi di pendolari. La «zona d'influenza» è modellata dall'area metropolitana, verso la quale converge in molti ambiti, in particolare in quello economico. I rapporti funzionali sono però meno intensi rispetto al nucleo.

Le **aree metropolitane** sono aree d'intervento nelle quali i diversi settori sono strettamente interdipendenti sotto il profilo funzionale, a livello di flussi di pendolari, reti economiche, interscambio di servizi, attività ricreative e offerte culturali. Le aree metropolitane sono contrassegnate da un'influenza internazionale derivante da diversi fattori: interconnessione economica internazionale e importanza quali sedi di aziende internazionali, qualità dell'inserimento nella rete dei trasporti internazionali, posizione nella ricerca e nella formazione in campo internazionale, offerta culturale di prestigio e migliore qualità di vita rispetto alla media degli altri Paesi (sicurezza, qualità del paesaggio e dell'ambiente, ecc.).

Figura 3: Aree metropolitane



## Strategie per le aree metropolitane

- **Posizionamento internazionale:** la notorietà internazionale delle diverse aree metropolitane va promossa e rafforzata, in base alle loro caratteristiche specifiche.
- **Qualità di vita:** la qualità di vita, superiore alla media internazionale, va conservata e promossa. A questo scopo è necessario promuovere un'offerta culturale che trovi riscontro nel raffronto internazionale.
- **Vie di comunicazione:** la conservazione e il miglioramento delle vie di comunicazione interne e con l'esterno è fondamentale per la competitività internazionale delle aree metropolitane.
  - Occorre pertanto garantire il collegamento nella rete ferroviaria europea ad alta velocità (raccordo RAV). Se ci fosse il rischio che le aree metropolitane svizzere siano escluse da questa rete, ci sarà un notevole bisogno d'intervento in tal senso.
  - La qualità dei collegamenti aerei deve rimanere concorrenziale.
  - Il collegamento ai centri vicini, in Svizzera e all'estero, va migliorato in modo mirato.
  - La rete di trasporti pubblici che collega i centri di un'area metropolitana tra loro va potenziata.
  - L'esempio di Zurigo dimostra quanto continuo i sistemi di ferrovia celere per la competitività di un'area metropolitana. Il loro potenziamento o la loro costruzione, a seconda dei casi, riveste un'importanza strategica per tutte le aree metropolitane. Questo potenziamento va concepito e coordinato con lo sviluppo degli insediamenti, in modo da evitare un'ulteriore dispersione.
- **Poli di sviluppo metropolitani:** nelle aree metropolitane si prospetta una dinamica di sviluppo degli insediamenti particolarmente marcata. Questa dinamica dovrà essere orientata innanzitutto verso i poli di sviluppo metropolitani (cfr. progetti chiave, cap. 5).
- **Cooperazione:** è necessario ampliare e consolidare gradualmente la cooperazione in seno alle aree metropolitane, basandosi sulle istituzioni in via di costituzione a livello di agglomerati.

## Sistema urbano

Per alcune aree d'intervento, il sistema urbano costituisce la colonna portante a livello strategico, il cui obiettivo è di:

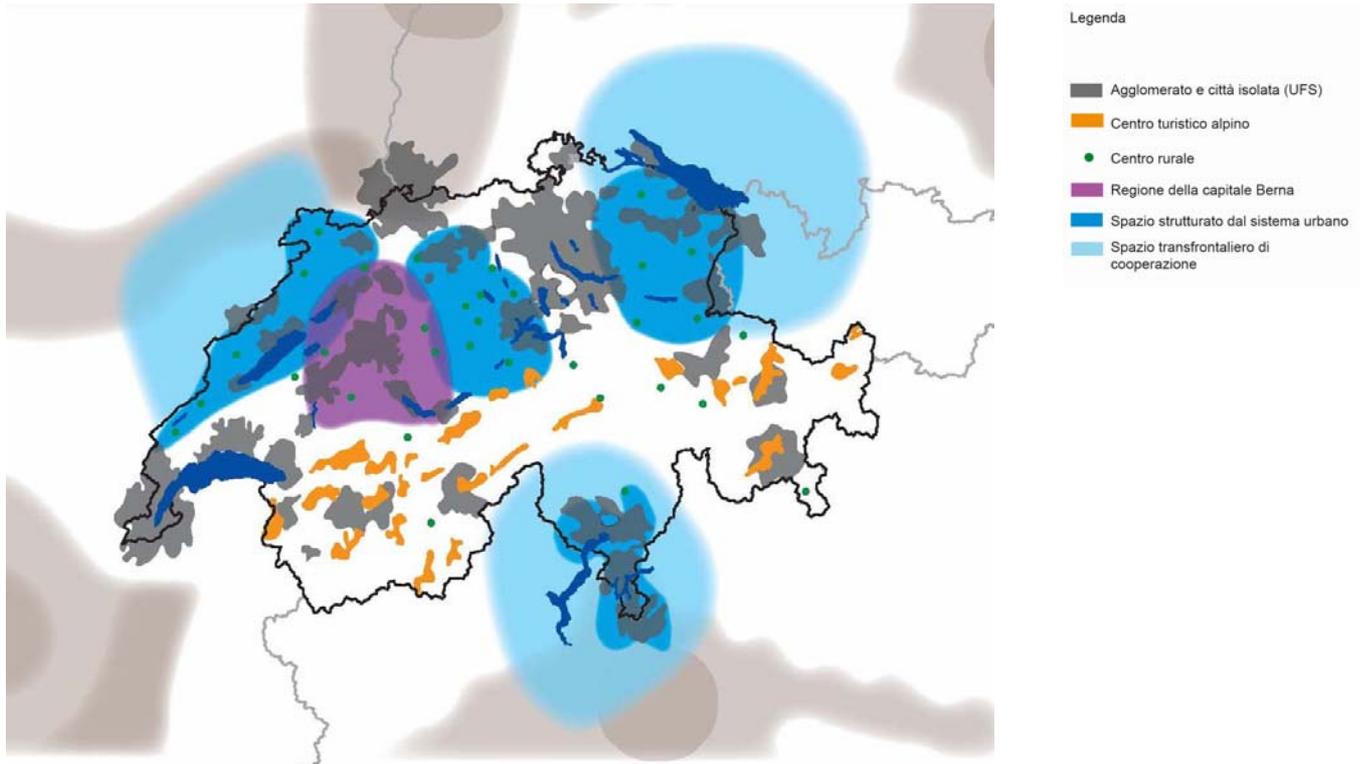
- conservare o potenziare la posizione nazionale o internazionale degli spazi urbani interessati,
- aiutare le aree d'intervento a sviluppare una propria identità e un profilo regionale autonomo,
- superare gli attuali limiti istituzionali.

I sistemi urbani possono agire in due sensi:

- sfruttando adeguatamente le sinergie per contenere i costi dei servizi e migliorare la qualità delle prestazioni e trovare soluzioni efficaci ai problemi comuni,
- trasmettendo un'immagine comune a livello pubblico che consenta loro di essere più efficaci nel lobbying nazionale e internazionale.

I **sistemi urbani** si compongono di più città-nucleo e dei relativi agglomerati. Essi non escludono una concorrenza tra le diverse città. Gli attori cercano tuttavia di concentrare la concorrenza negli ambiti in cui risulta opportuna e stimolante.

Figura 4: Sistemi urbani e regione della capitale Berna



### Strategie per i sistemi urbani

- **Vie di comunicazione:** è necessario conservare e ampliare in modo mirato la qualità delle vie di comunicazione tra i centri del sistema urbano e le aree metropolitane.
- **Interconnessione e sinergie:** i sistemi urbani rafforzano l'interconnessione interna ed esterna delle università e dell'economia. Esse testano le possibilità sinergie in particolare in ambito culturale, turistico e ricreativo.
- **Cooperazione:** i sistemi urbani costituiscono gradualmente una cooperazione incentrata sui progetti e rafforzano l'interazione con gli spazi rurali vicini.

### 4.2.2 Spazi rurali

Gli spazi rurali sono particolarmente eterogenei. Quelli vicino alle città si distinguono molto per struttura e grado di sviluppo da quelli più discosti e situati nelle regioni di montagna e dai centri turistici alpini. Anche la «vicinanza alla città» assume un significato diverso a seconda della situazione: nonostante le analogie (p. es. notevole importanza della funzione abitativa), gli spazi rurali dei nuclei o delle zone d'influenza di un'area metropolitana e quelli delle zone di attrazione di un piccolo agglomerato presentano differenze legate per esempio alla rapidità di sviluppo o all'importanza attribuita all'attività ricreativa di prossimità. Le relazioni e le interdipendenze tra gli agglomerati e gli spazi rurali si sono intensificate e con il passare del tempo diventeranno sempre più importanti. Gli spazi rurali sono pertanto trattati nei capitoli dedicati alle «aree d'intervento». Va però detto che alcune sfide accomunano tutti gli spazi

Fanno parte degli **spazi rurali** in senso statistico tutti i Comuni svizzeri che non appartengono agli agglomerati e nelle città isolate ai sensi della classificazione dell'Ufficio federale di statistica. Gli spazi rurali si estendono su circa 31 000 km<sup>2</sup>, ciò che corrisponde al 77% della superficie del Paese. Vi abitano circa 1,94 milioni di persone, pari al 27% della popolazione residente in Svizzera.

rurali, per cui qui di seguito formuliamo alcune strategie applicabili alla totalità di questi territori.

### Strategie per gli spazi rurali

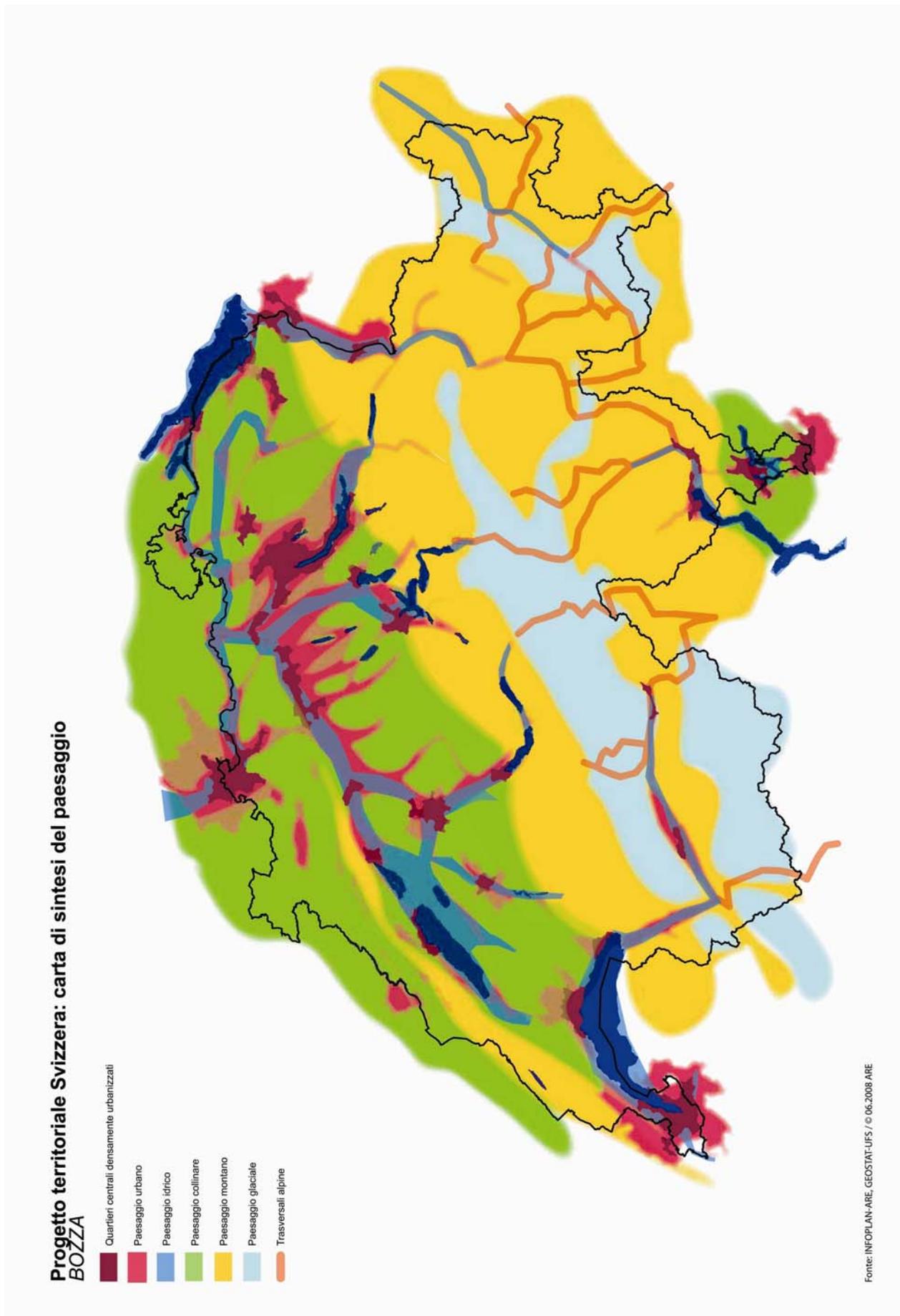
- **Delimitazione degli insediamenti:** la dispersione degli insediamenti dev'essere fermata. Al suo posto vanno invece favoriti gli insediamenti compatti, chiaramente delimitati e di alta qualità, contraddistinti da un'elevata qualità di vita grazie a sufficienti infrastrutture e servizi e al buon collegamento con la rete dei trasporti pubblici.
- **Potenziamento dei centri:** i centri rurali grandi e piccoli conservano le loro funzionalità per le regioni rurali (sgravando nel contempo gli agglomerati) mantenendo e rinnovando la propria dotazione di strutture regionali d'approvvigionamento e di servizi. Per consolidare e aumentare le possibilità occupazionali è necessario promuovere l'imprenditoria, la forza innovatrice e i sistemi di valore aggiunto nel ambito della nuova politica regionale.
- **Salvaguardia del paesaggio aperto:** gli spazi non edificati fuori dalle aree urbanizzate adempiono funzioni molteplici e preziose: produzione agricola, svaghi di prossimità / tempo libero / turismo, mantenimento della biodiversità, equilibrio delle risorse, protezione dai pericoli naturali ecc. È quindi necessario coordinare adeguatamente questi aspetti.
- **Cooperazione:** occorre rafforzare la cooperazione tra Comuni rurali e – se fattibile e sensato - con gli agglomerati vicini, specialmente riguardo alla dotazione di infrastrutture e al loro esercizio, alla ripartizione delle funzioni, alla compensazione dei benefici e degli oneri, ecc.
- **Vie di comunicazione:** la connessione degli spazi rurali ai centri avviene nella misura del possibile attraverso la rete di trasporti pubblici e, laddove ciò non è possibile, prevedendo la possibilità di conciliare trasporto privato e pubblico.

#### 4.2.3 Tipi di paesaggio

La Svizzera dispone di un'incredibile varietà di paesaggi, descritti e presentati geograficamente nella tipologia del paesaggio svizzero (posta in consultazione nell'agosto del 2008). Pensando agli sviluppi futuri (cambiamenti climatici, protezione delle risorse), alla gestione dello sviluppo degli insediamenti e degli sfruttamenti a scopi turistici, alla responsabilità nei confronti dei grandi oggetti protetti e dello spazio alpino nonché alla crescente «banalizzazione» del territorio, sono stati definiti sei «paesaggi strategici»: urbano, idrico, collinare, montano, glaciale e trasversali alpine. Il paesaggio urbano si sovrappone anche ad altri tipi di paesaggio. Le zone che necessitano di misure particolarmente significative sono presentate nelle priorità d'intervento territoriale (cfr. figure da 5 a 8).

La varietà dei nostri paesaggi ci obbliga a occuparci del loro futuro.

Figura 5: Carta di sintesi del paesaggio

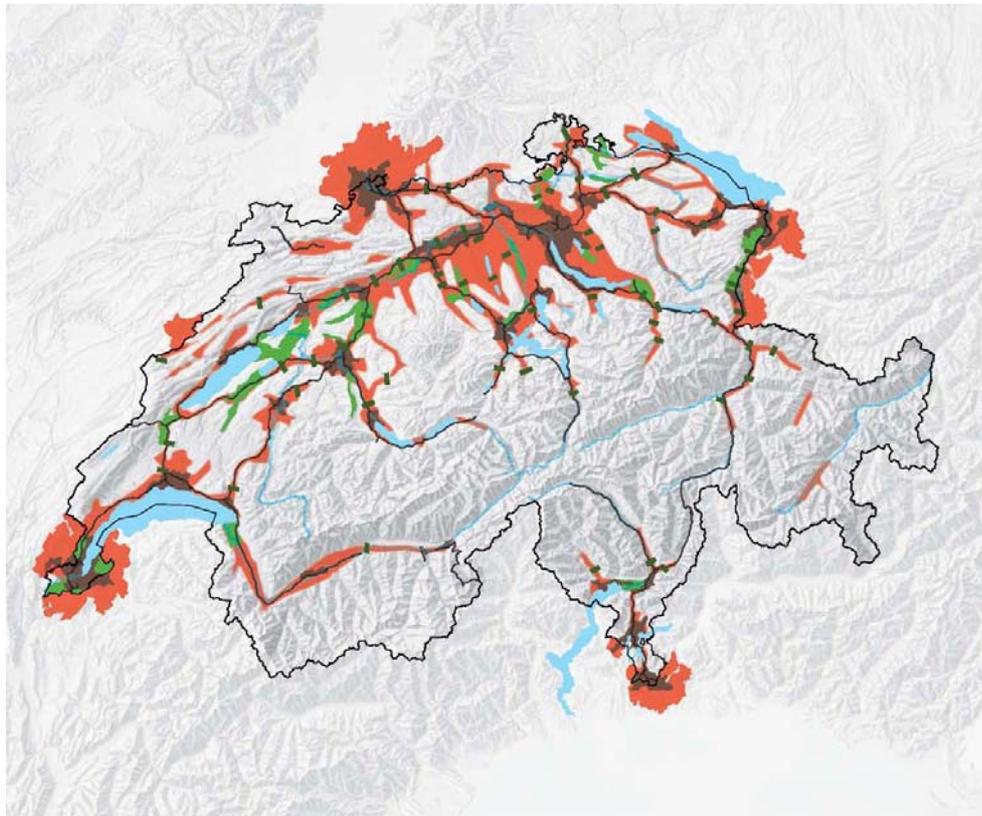


### **Paesaggio urbano (fig. 6)**

Il paesaggio urbano è un mosaico di quartieri centrali densamente urbanizzati (cuori urbani), aree urbanizzate degli agglomerati e città isolate nonché altre aree molto popolate (più di 250 abitanti per km<sup>2</sup>). È collegato attraverso assi di trasporto principali come autostrade e ferrovie ad alta velocità.

Il paesaggio urbano comprende gli spazi di densificazione, le zone d'insediamento degli agglomerati e le città isolate nonché le altre aree maggiormente popolate.

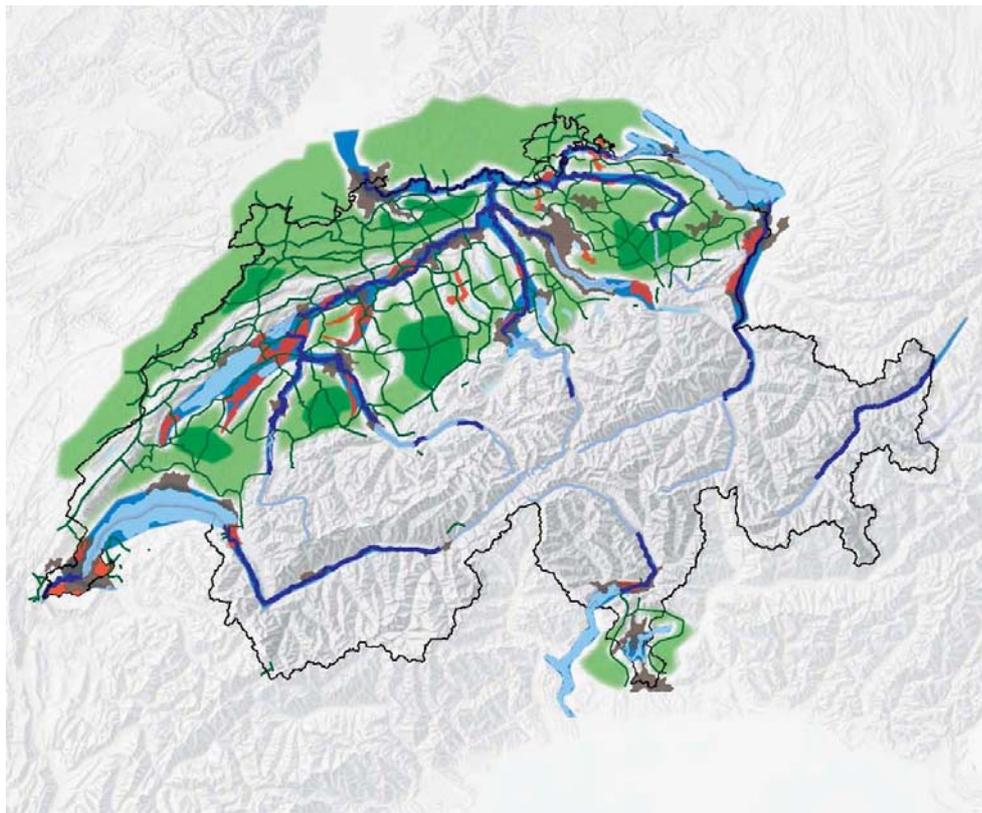
**Figura 6: Paesaggio urbano**



La maggior parte dei cuori urbani si sono sviluppati a partire dai nuclei urbani storici e possiedono notevoli qualità urbanistiche. I più recenti conservano maggiori spazi verdi e liberi ed espletano pertanto importanti funzioni ecologiche. La maggioranza del paesaggio urbano è tuttavia utilizzata meno densamente. Le zone residenziali, di lavoro e di svago si alternano con le infrastrutture del traffico, le foreste e le superfici agricole. Il capitolo «agglomerati» (cap. 4.2.1) approfondisce già il discorso sul loro particolare significato per l'attività ricreativa di prossimità. Nelle aree metropolitane, il paesaggio urbano si è ampiamente esteso dalle valli ai paesaggi collinari circostanti.

Nel paesaggio urbano, la priorità d'intervento spaziale si colloca fuori dei cuori urbani. Obiettivo principale è limitare e rivalutare gli insediamenti, per consentire anche in questo tipo di paesaggio un uso diversificato delle zone agricole e silvicole e delle zone ricreative di prossimità e dare spazio alle varietà biologiche nelle ubicazioni adatte. Il «paesaggio quotidiano» deve guadagnare in attrattiva e biodiversità.

**Figura 7: Paesaggio idrico e collinare**



### **Paesaggio idrico (fig. 7)**

Il paesaggio idrico è formato dalle ampie valli fluviali del Reno, dell'Aar, della Limmat, del Thur, della Reuss, del Rodano e dell'Inn e completato dai laghi dell'Altipiano e del Ticino con le grandi pianure alluvionali di un tempo. Il paesaggio idrico si intreccia con il paesaggio urbano e, nonostante lo sfruttamento intensivo, presenta numerosi paesaggi e spazi vitali delicati (zone fluviali e lacustri, golene e paludi). Le sue funzioni sono molteplici: svaghi di prossimità, nucleo e spazi d'interconnessione delle zone di protezione della natura (golene, rive dei fiumi e dei laghi), produzione agricola (avvicendamento delle colture), produzione di acqua potabile e di energia idroelettrica. Anche a causa del cambiamento climatico (piene), in futuro il paesaggio idrico subirà notevoli mutamenti. Lo sviluppo territoriale dovrà fare i conti con tutta una serie di nuove sfide, come le piene e la necessità di creare luoghi ricreativi facilmente raggiungibili, di rivalutare il paesaggio e di preservare le risorse (suolo, acqua). La priorità d'intervento territoriale verte sulla conservazione e la tutela delle ampie pianure ancora poco edificate e sull'ampia valorizzazione dei corsi d'acqua nell'ambito della protezione contro le piene.

### **Paesaggio collinare (fig. 7)**

L'Altipiano, il Giura e le Prealpi sono prevalentemente collinari. Questa morfologia, associata all'utilizzazione del territorio, hanno conferito a questo paesaggio un'impronta caratteristica. Le condizioni climatiche favorevoli consentono svariati impieghi a livello agricolo e silvicolo. Un'ampia parte del paesaggio collinare funge da spazio residenziale e lavorativo complementare per gli agglomerati. Nelle zone periferiche rispetto ai grandi assi del traffico – Emmental, zona dell'Hörnli e Schwarzenburgerland,

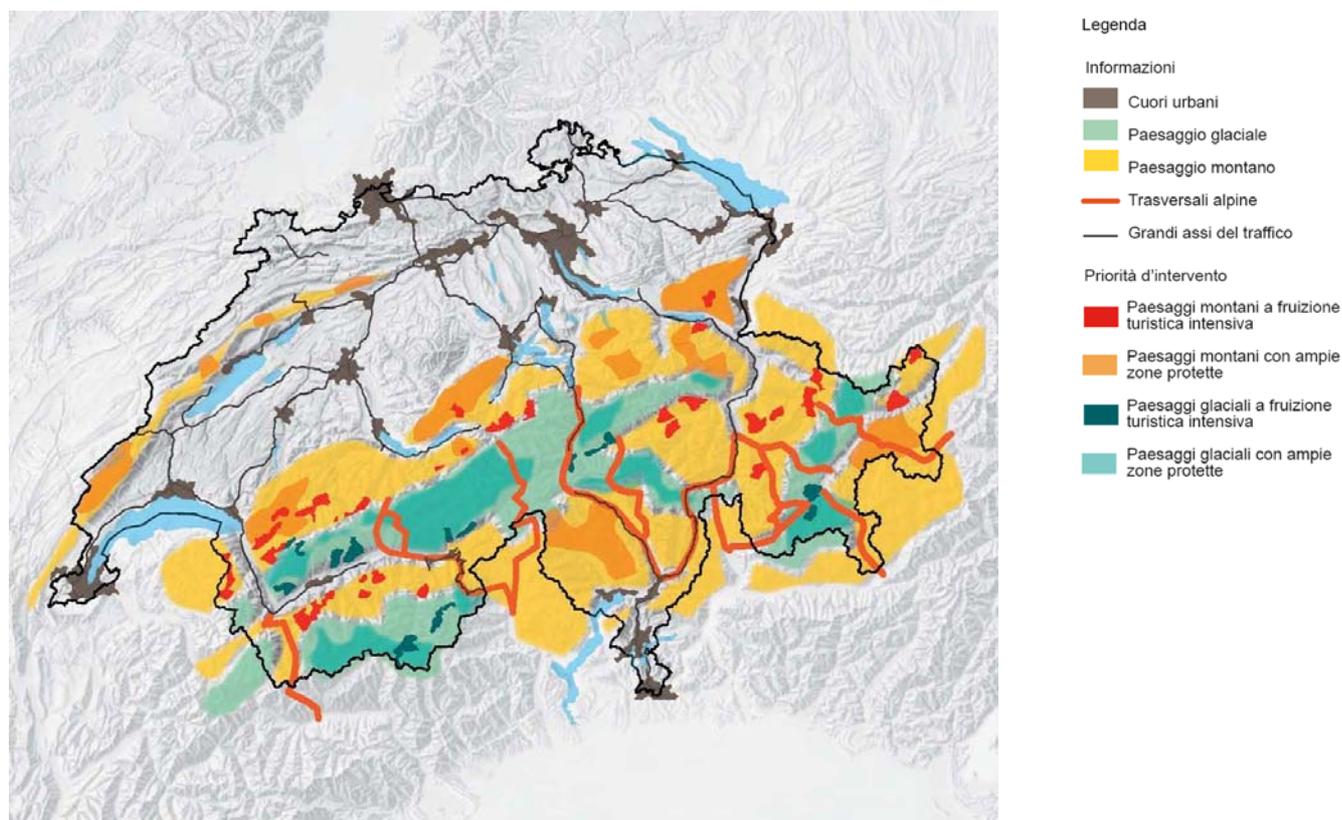
Il paesaggio idrico si compone di un sistema interconnesso di ampie valli fluviali, pianure alluvionali e zone lacustri. Costituisce la colonna portante della componente ricreativa di prossimità ed è fondamentale per le risorse acquifere, il suolo e la biodiversità.

Pianure che si estendono su più di 10 km<sup>2</sup> e contano meno del 20% di superfici d'insediamento sono diventate rare in Svizzera, e vanno quindi salvaguardate.

Parti del paesaggio collinare sono ricoperte di insediamenti e sfruttate intensamente. Le aree che riescono a conservare un proprio carattere si trovano generalmente lontano dai grandi assi del traffico.

Gros-de-Vaud, Franches Montagnes e parti del Giura – sono stati preservati ampi paesaggi collinari molto ricchi dal punto di vista storico e naturale. Le priorità d'intervento territoriale si concentrano da un lato sul mantenimento e sullo sviluppo di questi paesaggi particolari, e dall'altro su una rivalutazione e su un'interconnessione ecologiche globali a causa dello sfruttamento intensivo di cui è oggetto il paesaggio collinare.

**Figura 8: Paesaggio montano e glaciale, trasversali alpine**



### **Paesaggio montano (fig. 8)**

A causa della sua naturale morfologia, il paesaggio montano si rivela poco adatto alle colture intensive. È anche risparmiato dalle grosse vie di transito. Si sono così costituiti vasti paesaggi culturali dalla grande varietà biologica. Gran parte di essi figurano nell'inventario dei paesaggi di importanza nazionale, nell'inventario delle paludi o nel parco nazionale. La Svizzera ha una particolare responsabilità nella conservazione e nello sviluppo di questi paesaggi.

La varietà biologica, l'isolamento e la diversità dei paesaggi sono risorse fondamentali anche per il turismo alpino che qui trova la sua massima espressione. Le utilizzazioni del paesaggio montano soggiacciono tuttavia da diversi decenni a un forte cambiamento, che conduce sia a intensivazioni sia a estensivazioni. Colpisce osservare l'aumento della superficie boschiva, specialmente a sud delle Alpi. Il cambiamento climatico metterà alla prova anche il turismo. Dato che in molti luoghi i centri turistici e le loro infrastrutture contrastano con il paesaggio, sarebbe necessario sfruttare le sinergie per meglio integrarli nel territorio.

In considerazione dell'elevato potenziale biologico, ma anche in vista delle imminenti sfide, il paesaggio montano, insieme a quello collinare e glaciale, si presta molto bene a essere integrato in progetti di parchi. Le priorità d'intervento si concentrano nell'approccio con i paesaggi turistici a

Il paesaggio montano costituisce la base del turismo alpino e vanta ancora ampi spazi naturali poco frammentati.

sfruttamento intensivo e nella conservazione e nello sviluppo delle vaste zone protette.

### ***Paesaggio glaciale (fig. 8)***

Per paesaggio glaciale s'intende il territorio alpino d'alta quota, estremamente prezioso, non solo per la Svizzera ma per l'intero territorio alpino. Al centro di questa catena di ghiacciai si trova la regione Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn dichiarata patrimonio mondiale dell'UNESCO. Vette come il Cervino, la Jungfrau o il Titlis sono simboli inconfondibili del turismo elvetico. Il paesaggio glaciale è costituito prevalentemente da ghiacciai, crepacci, pascoli estensivi e valli alpine d'alta quota in cui si sono sviluppati centri turistici importanti. Il cambiamento climatico trasformerà l'aspetto del paesaggio glaciale, modificando il deflusso delle acque che a sua volta influenzerà il fondo valle. La salvaguardia dei paesaggi già protetti nonché la gestione delle zone di grande richiamo turistico costituiscono due priorità d'intervento a livello territoriale.

Il paesaggio glaciale si compone di vasti e unici paesaggi alpini d'alta quota, la cui fama va al di là i confini nazionali. Il suo bilancio idrico e il suo clima influenzano l'intera Svizzera.

### ***Trasversali alpine (fig. 8)***

La storia di alcuni passi alpini risale all'epoca dei Romani. Il loro ruolo non si è limitato alle vie di comunicazione, repertorate in ampia misura nell'inventario federale delle vie di comunicazione storiche, ma ha influenzato anche l'occupazione e lo sfruttamento delle valli alpine corrispondenti e quindi l'intero paesaggio culturale. Con la costruzione e l'esercizio di moderne vie di comunicazione attraverso lo spazio alpino, questa eredità culturale e paesaggistica rischia di scomparire definitivamente. Per il Paese le trasversali alpine sull'asse Nord-Sud rivestono grande importanza. Una parte delle valli al sud delle Alpi si è già ampiamente spopolata. Preservare la vitalità dei paesaggi culturali d'importanza storica è una sfida che lo sviluppo territoriale, il turismo, l'agricoltura e la selvicoltura devono saper raccogliere.

Le trasversali alpine collegano paesaggi e culture. Con la loro perdita scomparirebbe oltre a una fetta del paesaggio culturale anche e soprattutto un'importante eredità storica.

### **Strategie per i diversi paesaggi**

- Nel paesaggio urbano è fondamentale delimitare e valorizzare gli insediamenti e il paesaggio quotidiano. La funzionalità dei corridoi nazionali per la fauna dev'essere salvaguardata e gli ostacoli eliminati in modo mirato.
- Nel paesaggio idrico è necessario preservare e valorizzare dal profilo ecologico le grandi pianure poco edificate. Particolarmente importante è la valorizzazione paesaggistica specie nelle aree ricreative di prossimità lungo i fiumi e i laghi ma anche vicino a spazi vitali naturali. Nella realizzazione delle protezioni contro le piene occorre sfruttare le opportunità di valorizzare e strutturare pienamente e gli spazi paesaggistici e naturali.
- Il carattere del vasto paesaggio collinare dev'essere salvaguardato. La fruizione intensiva praticata in molti luoghi va integrata con misure di valorizzazione del paesaggio.
- Nel paesaggio montano è necessario promuovere una più stretta cooperazione tra turismo, agricoltura e selvicoltura, protezione della natura, protezione dai pericoli e sviluppo degli insediamenti. La salvaguardia e lo sviluppo di vasti paesaggi protetti e l'attenzione a fruizioni turistiche ecocompatibili implicano una grande responsabilità. Analogamente ai paesaggi collinari e glaciali, occorre sfruttare le opportunità offerte dai progetti di parchi. In genere le utilizzazioni turistiche a carattere intensivo non vanno potenziate ulteriormente.

- Nel paesaggio glaciale la conservazione dei paesaggi naturali unici rappresenta una grande responsabilità. Fondamentalmente, le utilizzazioni turistiche a carattere intensivo vanno mantenute entro gli attuali spazi.
- I paesaggi culturali storici delle trasversali alpine devono essere rivitalizzati quali ponti tra nord e sud. A tale scopo, la Confederazione e i Cantoni devono impiegare in modo mirato i propri strumenti di pianificazione e promozione. Occorre inoltre caldeggiare una rete complementare che implichi collegamenti est-ovest del territorio alpino.

### 4.3 Spazio alpino

Lo spazio alpino si articola in:

- 26 agglomerati e città isolate (con il 61% della popolazione),
- 24 centri turistici (9% della popolazione),
- circa 600 Comuni fuori dagli agglomerati e dai centri turistici (restante 30% della popolazione).

Lo spazio alpino non può quindi essere conteggiato né nei tipi di spazio né nelle aree d'intervento. Visto la sua importanza in qualità di spazio vitale ed economico, il territorio alpino viene trattato nel Progetto territoriale Svizzera come territorio a sé stante.

Negli ultimi 25 anni, lo sviluppo demografico nello spazio alpino è risultato leggermente al di sopra della media nazionale. Benché lo spazio alpino non sia di per sé una regione in via di spopolamento, si osservano notevoli differenze regionali. Specialmente le regioni occidentali e centrali dell'arco nordalpino – Cantone di Friburgo e Svizzera centrale – nonché le regioni del Basso Vallese e del Ticino meridionale negli ultimi tempi segnano tassi di crescita superiori alla media. Le regioni della fascia endoalpina – in particolare in alcune zone del San Gottardo, dei Grigioni e dell'Oberland bernese – e certe zone delle Prealpi hanno registrato una stagnazione o un calo della popolazione.

Differenze analoghe emergono anche riguardo all'andamento dell'occupazione. Il mutamento strutturale dettato dallo spostamento del baricentro economico dal settore primario al secondario e poi al terziario si fa sentire particolarmente nelle regioni a carattere agrario e industriale.

Nel periodo dal 1979/85 al 1992/97 la superficie d'insediamento dello spazio alpino è aumentata del doppio rispetto alla media svizzera. Le ragioni di questo incremento sono ascrivibili tra l'altro alla diversità delle strutture, ma anche alla costruzione di abitazioni secondarie nonché all'avanzata degli agglomerati.

L'approvvigionamento di servizi pubblici nelle zone scarsamente popolate è meno fitto rispetto alle città e per farvi capo bisogna percorrere distanze più lunghe. In genere però nello spazio alpino elvetico non si può parlare di sottoapprovvigionamento.

Nello spazio alpino svizzero – secondo la Convenzione delle Alpi – vivono 1,75 milioni di persone su una superficie di circa 25 000 km<sup>2</sup>, pari al 60% del territorio nazionale svizzero. Lo spazio alpino conta 860 000 posti di lavoro.

**Territorio a sé stante**

**Differenze regionali marcate**

**Crescita degli insediamenti superiore alla media**

**Approvvigionamento sufficiente**

## **Sfide**

L'ampia dispersione degli agglomerati – in gran parte con infrastrutture complete e un'offerta di posti di lavoro differenziata – a volte fino all'interno delle vallate alpine, le distanze relativamente brevi nonché le vie di comunicazione generalmente buone fanno sì che lo spazio alpino abbia un futuro come spazio vitale e residenziale. Nello spazio alpino elvetico non esistono estese aree molto lontane dai centri.

**Futuro come spazio residenziale e vitale**

Sussistono tuttavia notevoli differenze da una regione all'altra. Per lo sviluppo futuro di queste zone sono determinanti l'accessibilità dei centri, l'attuale struttura dei rami economici e l'adeguatezza del territorio naturale.

È importante che ogni regione chiarisca quali funzioni può rivestire oggi e in futuro. Ha prevalentemente un carattere di abitazione e di lavoro oppure di svago? In futuro prevarranno l'agricoltura e la conservazione del paesaggio o si tratta piuttosto di una regione di transito? Quale ruolo può svolgere la regione come serbatoio per le energie rinnovabili?

**Posizionamento regionale**

La dispersione degli insediamenti e l'urbanizzazione non hanno risparmiato nemmeno lo spazio alpino. Questi fenomeni sminuiscono le qualità paesaggistiche delle regioni alpine, riducendone così il potenziale di spazi vitali e zone ricreative e turistiche. Una sfida fondamentale per ogni regione alpina consiste nel riuscire a conciliare adeguatamente tutela e profitti, salvaguardia e sfruttamento adeguato della natura e del paesaggio.

**Utilizzare e preservare**

In considerazione del continuo cambiamento strutturale - calo dell'agricoltura, ristrutturazione delle grandi aziende pubbliche e dell'esercito – l'importanza del turismo nelle regioni alpine è ulteriormente aumentata. Le mete turistiche più gettonate, che vantano qualità paesaggistiche ineccepibili e che propongono offerte adeguate alle esigenze del mercato dal profilo della ricettività, delle infrastrutture e dei servizi continueranno ad avere ottime possibilità di sviluppo. Anche le regioni a basso potenziale turistico hanno un futuro in questo senso, a condizione che stringano alleanze con altre regioni e riescano a posizionarsi correttamente sui mercati.

**Turismo: settore dominante**

Per diverse regioni di montagna, la produzione di energia attraverso la forza idrica è da tempo un importante fattore economico. Il suo effetto sull'occupazione è piuttosto contenuto, ma crea un elevato valore aggiunto che produce ricadute positive dirette o indirette sulle regioni interessate. In futuro occorre trovare delle modalità per potenziare lo sfruttamento della forza idrica e incrementare la produzione di altre energie rinnovabili – basate su legna, vento, sole - senza trascurare gli aspetti della protezione della natura e del paesaggio.

**La produzione energetica ha un futuro**

Le regioni a forte carattere agrario, si trovano dinnanzi a importanti sfide, in quanto il numero delle aziende agricole continuerà a diminuire. Ad essere interessate sono soprattutto le regioni prealpine. La relativa vicinanza agli agglomerati apre loro però nuove opportunità a breve o lungo termine. Anche se a breve potrebbero registrare una stagnazione, hanno la possibilità di creare aree di compensazione ecologica e quindi un potenziale di sviluppo sul lungo periodo.

**Aree di compensazione ecologica come potenziale di sviluppo**

Le difficoltà maggiori si prospettano per le aree che dispongono di un esiguo potenziale commerciale sfruttabile e la cui distanza dai centri è troppo elevata per consentire ai residenti di recarsi agevolmente ogni giorno a lavorare negli agglomerati. Per ora questa situazione non dovrebbe estendersi a intere regioni. Incerto è eventualmente il futuro di

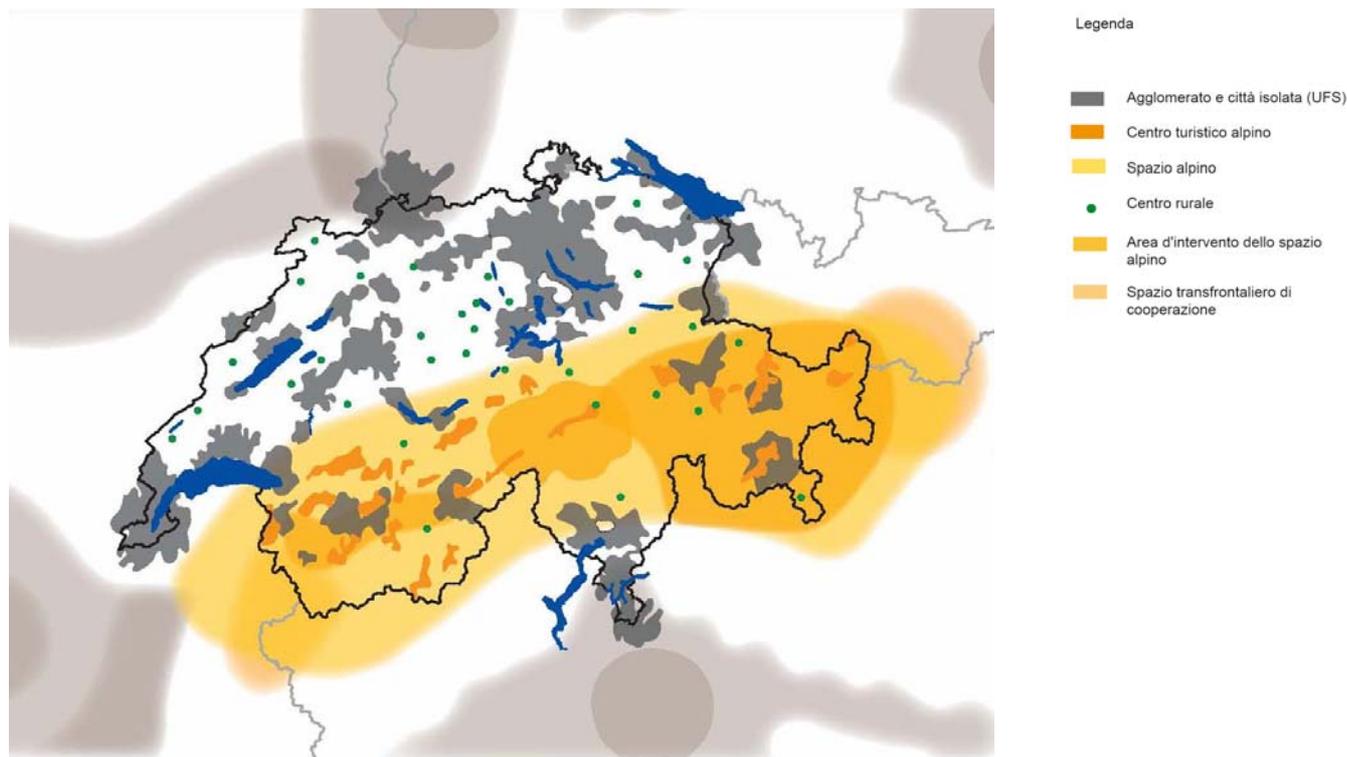
**Futuro incerto per le aree discoste**

alcune valli laterali o di piccoli insediamenti soprattutto in prossimità dell'area del San Gottardo (Surselva, Tre Valli, Uri).

Gli assi di transito transalpini implicano sia vantaggi che svantaggi per le valli interessate. Rispetto alle altre valli alpine, queste zone godono di principio di migliori prospettive di collegamenti rapidi e pratici ai grossi centri – si pensi per esempio a una stazione centrale nel Canton Uri. D'altra parte però le immissioni foniche e l'utilizzo del terreno per le infrastrutture del traffico rappresentano importanti sfide che potranno essere fronteggiate adeguatamente soltanto attraverso pianificazioni coordinate.

### Opportunità e rischi del traffico di transito

**Figura 9: Spazio alpino**



## Orientamenti strategici generali per lo spazio alpino svizzero

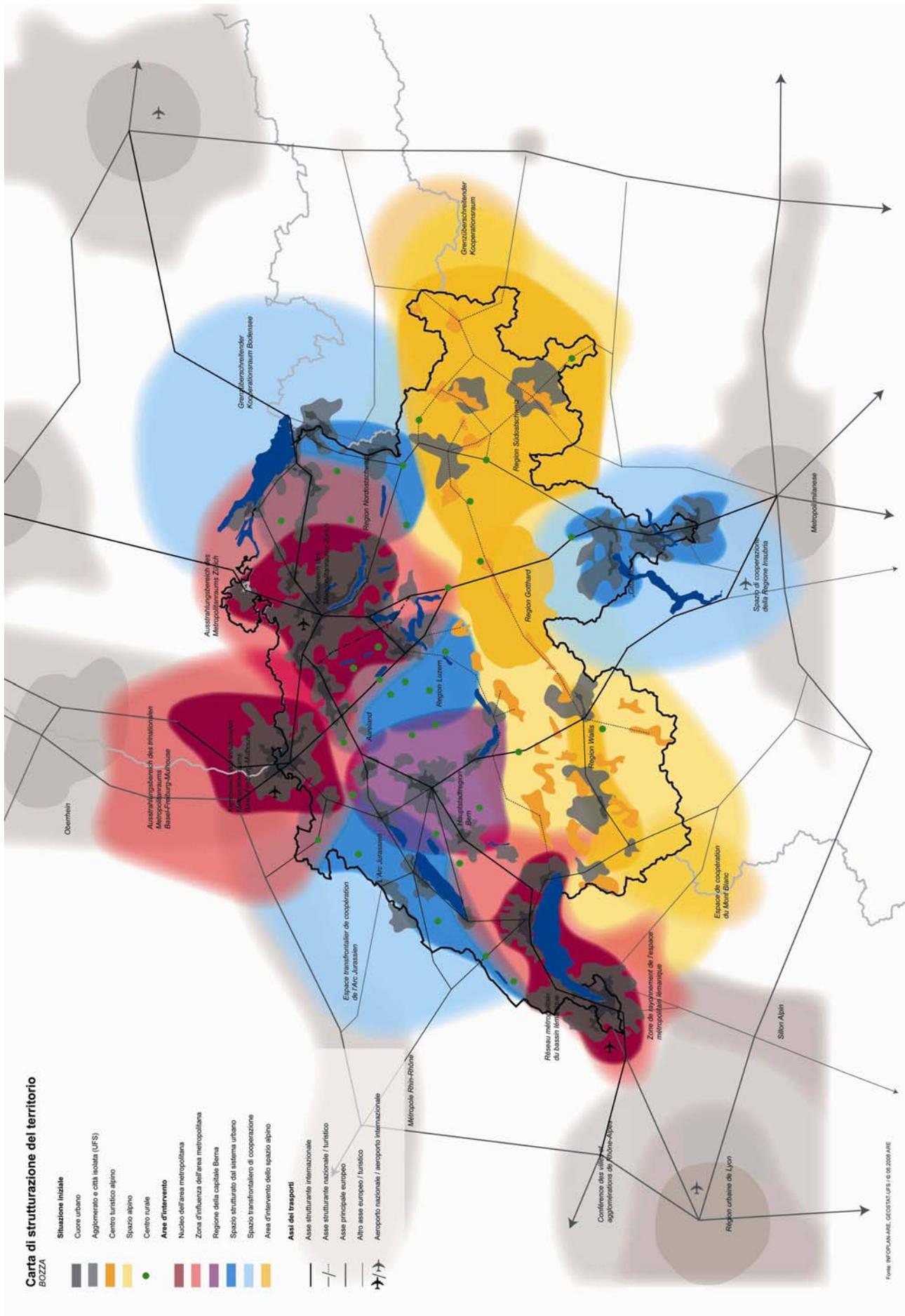
- **Rafforzare i centri:** i centri dei diversi livelli – agglomerati, centri turistici alpini, piccoli centri rurali – rivestono notevole importanza per il futuro sviluppo delle regioni alpine. Occorre consolidare, rafforzare e se necessario completare in modo mirato le loro funzioni infrastrutturali e occupazionali centrali, concentrandovi tra l'altro le strutture pubbliche.
- **Migliorare l'accessibilità dei centri:** l'accessibilità dei centri deve essere migliorata. Al riguardo va data la priorità a misure di natura organizzativa e d'esercizio, come miglioramento d'orario o bus su chiamata. L'ampliamento delle infrastrutture è secondario. Gli obiettivi e le strategie di sviluppo sono illustrati in dettaglio nel «Piano settoriale dei trasporti» (parte programmatica, 26 aprile 2006).
- **Servizi di base adatti alle esigenze:** per garantire i servizi di base nello spazio alpino, è necessario non tanto mantenere le strutture quanto perseguire soluzioni innovative ad hoc che facciano capo a tecnologie moderne.
- **Cooperazione e sinergie:** in generale occorre potenziare la cooperazione a tutti i livelli dei poteri pubblici e, qualora ciò risulti opportuno, coinvolgere anche i privati. Le sinergie vanno sfruttate.
- **Monitorare l'evoluzione del bosco:** va preservato il paesaggio aperto, elemento distintivo dello spazio alpino e capitale imprescindibile della fruizione turistica. L'avanzata della superficie boschiva modifica l'assetto del paesaggio e può ridurne il potenziale turistico. Un adeguato coordinamento dell'economia agricola e silvicola può contrastare l'impovertimento del paesaggio e della biodiversità. Occorre inoltre tenere conto del fatto che i cambiamenti climatici fanno aumentare il potenziale di pericoli naturali.
- **Sviluppo rispettoso degli insediamenti:** le costruzioni fuori dalle zone edificabili richiedono molta prudenza, specialmente nel cambiamento di destinazione di edifici agricoli in disuso. Va tenuta sotto controllo lo sviluppo delle abitazioni secondarie, contrastando con misure adeguate lo sfruttamento sfrenato in determinati luoghi o regioni.
- **Complessi alberghieri:** nuovi complessi alberghieri, cosiddetti resort, sono spesso invasivi non solo per il paesaggio ma anche per le strutture sociali ed economiche di un luogo. Senza dubbio, simili investimenti offrono grandi opportunità di sviluppo, ma implicano notevoli rischi di varia natura. È quindi indispensabile esaminare attentamente tali progetti tenendo conto di tutti gli aspetti della sostenibilità. Di norma andrebbero approvati soltanto i progetti che si integrano armoniosamente negli insediamenti esistenti, che non comportano misure d'urbanizzazione supplementari straordinarie e che non modificano sostanzialmente le strutture socioeconomiche. Non da ultimo, per simili progetti bisognerebbe chiedere l'esplicito consenso della popolazione residente.

La **Convenzione delle Alpi** è un trattato internazionale concluso tra i Paesi alpini e l'Unione europea. La Convenzione delle Alpi e i relativi protocolli d'applicazione fissano i principi per garantire uno sviluppo sostenibile del territorio alpino. Diversamente dalla convenzione quadro, i protocolli d'applicazione non sono ancora stati ratificati da tutte le parti contraenti. Manca, infatti, ancora la ratifica dell'Italia, della Svizzera e, in parte, dell'UE. La Convenzione delle Alpi rappresenta la piattaforma comune per favorire gli sviluppi regionali e rafforzare i progetti. La cooperazione con altri Stati alpini sarà molto utile in futuro, dato che sempre più spesso i problemi territoriali possono venir risolti soltanto grazie a una collaborazione al di là delle frontiere. Per la Svizzera è importante che la politica dei trasporti all'interno dello spazio alpino sia coordinata. Anche le misure contro i pericoli naturali devono essere armonizzate dalle regioni. Lo stesso vale per la gestione delle risorse idriche, che può essere regolata a livello internazionale. Inoltre, in futuro sarà opportuno coordinare meglio anche la politica regionale e la politica agricola dei diversi Paesi alpini.

## Orientamenti strategici specifici dello spazio alpino

- **Non a ogni costo:** non tutti i luoghi e le regioni possono e devono fare di tutto. Le strategie specifiche delle diverse regioni devono tenere conto dell'eterogeneità dello spazio alpino.
- **Città e agglomerati alpini:** le città e gli agglomerati dello spazio alpino e al margine dell'arco alpino devono aprirsi adeguatamente alle aree metropolitane e ai grossi agglomerati ma al tempo distinguersi da essi. Se opportuno, come nel caso del Vallese e del Ticino, possono organizzarsi in sistemi urbani. Occorre rafforzare la consapevolezza dell'importanza del centro per lo spazio rurale alpino circostante. A tale scopo vanno sviluppate forme adatte di collaborazione con i Comuni circostanti.
- **Comuni periurbani e industriali:** per i Comuni periurbani e industriali esistono potenzialità di sviluppo come luoghi d'abitazione e di lavoro oppure attraverso la collaborazione con gli agglomerati. Per sfruttare al meglio le opportunità in tal senso, occorre creare i presupposti adatti al tempo giusto – per esempio ottimizzando a livello preminente zone di posti di lavoro appropriate. La nuova politica regionale offre strumenti che consentono anche a regioni discoste dai grossi centri di accedere a nuovi sviluppi e innovazioni.
- **Centri turistici:** i centri turistici alpini conferiscono allo spazio alpino un carattere urbano e dinamico. Per salvaguardare e rafforzare la loro competitività internazionale, devono profilarsi chiaramente sul mercato e valorizzare le loro peculiarità specifiche, senza sminuire il loro capitale di «natura e paesaggio». Rafforzando le loro funzioni centrali, sostengono le capacità di sopravvivenza dei piccoli centri nella loro zona d'influenza. A questo scopo è necessaria una diversificazione sia in ambito turistico che in altri settori. Nel contempo, occorre migliorare l'accesso dei residenti a impianti e infrastrutture turistiche.
- **Piccole località turistiche:** le località alpine con un potenziale turistico modesto sfruttano al meglio le loro opportunità concentrandosi su segmenti e nicchie di mercato che corrispondono al meglio alle loro possibilità specifiche. La priorità va data all'agriturismo e al turismo naturalistico. Sono vincenti le offerte complementari a quelle dei centri turistici alpini vicini. Insieme ai centri turistici occorre cercare sinergie e promuovere un'intensa cooperazione a livello di marketing.
- **Aree periferiche:** la situazione più critica è quella delle piccole località delle valli alpine relativamente distanti dagli agglomerati o dai centri turistici alpini e con un potenziale turistico limitato. In questi casi occorre chiarire le potenzialità esistenti – turismo dolce, industria della pietra, e del legno, acqua e altre energie rinnovabili - e a quali condizioni la loro utilizzazione può essere opportuna ed economicamente interessante. La cooperazione intraregionale assume particolare importanza. Quale ultima ratio occorre prendere in considerazione uno smantellamento controllato.

Figura 10: Carta di strutturazione del territorio



## 4.4 Strategie specifiche per area d'intervento

### 4.4.1 Area metropolitana di Zurigo

Grazie ai suoi molteplici pregi, nel sistema urbano europeo, Zurigo è posizionata nettamente meglio di quanto non lasci presagire il numero di abitanti. Nel raffronto europeo, il contesto vitale ed economico di Zurigo rientra negli «European Engines» o motori europei<sup>3</sup> e quindi è allo stesso livello p. es. di Amsterdam, Bruxelles, Berlino, Francoforte, Monaco, Vienna o Milano. Rispetto ad altre aree paragonabili con una popolazione analoga, lo spazio vitale ed economico di Zurigo si distingue in particolare per le seguenti caratteristiche:

- prestazione economica (PIL) e forza economiche elevate,
- posizione forte come piazza finanziaria e sede centrale di imprese attive a livello globale,
- importanza nazionale con un'influenza in parte internazionale quale centro per la formazione, la ricerca e la cultura,
- elevata qualità di vita e abitativa,
- elevata forza innovativa dell'economia,
- importante piattaforma del traffico aereo internazionale.

L'area di Zurigo deve la sua elevata prestazione economica a un portafoglio di attività a forte valore aggiunto molto ampio, e specialmente al «cluster piazza finanziaria», competitivo a livello internazionale, ma anche al settore dei trasporti e della comunicazione nonché alle numerose imprese industriali orientate alle esportazioni. La qualità superiore alla media internazionale quale spazio residenziale e vitale costituisce uno dei fattori chiave della concorrenza internazionale.

I vari attori dell'area metropolitana di Zurigo si stanno adoperando per istituire una conferenza metropolitana.

#### **Sfide**

Mettere a disposizione spazio a sufficienza per l'elevato dinamismo dello sviluppo e al tempo stesso controllare lo sviluppo in modo tale da non compromettere gli straordinari pregi dello spazio insediativo e del paesaggio è una sfida particolare per l'area metropolitana di Zurigo. Bisogna inoltre tener presenti gli squilibri sociali ed economici all'interno di quest'area.

Rispetto ad altre aree metropolitane europee, Zurigo è contraddistinta da una struttura istituzionale su scala molto piccola. Il mantenimento a lungo termine dell'influenza internazionale dipenderà sostanzialmente dalla capacità di rafforzare e istituzionalizzare la collaborazione all'interno dell'area metropolitana. Solo se si riuscirà a unire le forze e a raggiungere un'interazione costruttiva tra collaborazione e concorrenza mirata sarà possibile conservare gli straordinari pregi di quest'area. Il dinamismo attuale potrebbe indurre a classificare il miglioramento della collaborazione tra le misure non urgenti.

Il nucleo dell'**area metropolitana Zurigo** comprende gli agglomerati del Cantone di Zurigo e si estende fino ad Aarau, Sciaffusa, Wil, Rapperswil-Jona e Lucerna. Tocca otto Cantoni e conta oltre 200 Comuni e più di 2 milioni di abitanti, il che corrisponde a quasi il 30% della popolazione residente in Svizzera. L'area metropolitana Zurigo vanta inoltre circa 1 milione di posti di lavoro, pari a quasi un terzo dei posti di lavoro della Svizzera. Nell'area economica di Zurigo è realizzato il 33% del prodotto interno lordo svizzero.

**Mix di attività a forte valore aggiunto**

**Iniziativa di collaborazione**

**Conciliare sviluppo dinamico e qualità di vita**

**Bisogno di rafforzare la collaborazione a livello istituzionale**

<sup>3</sup> ESPON, 2006, Mapping the structure of European Territory

## Strategie per l'area metropolitana di Zurigo

- **Rafforzare l'economia della conoscenza:** occorre promuovere le premesse locali per l'economia della conoscenza. Ciò significa creare condizioni di vita allettanti per lavoratori altamente qualificati nonché ottime vie di comunicazione nazionali e internazionali. Occorre intensificare la cooperazione transfrontaliera e l'interconnessione delle università, delle scuole universitarie professionali e del Politecnico federale nonché i loro scambi con gli attori economici. Queste misure vanno combinate con sforzi supplementari volti a istituire una piattaforma congressuale. Occorre infine creare le condizioni territoriali per una concentrazione di queste utilizzazioni, se ciò fosse necessario per migliorare l'interconnessione.
- **Aeroporto:** occorre garantire la funzionalità, l'attrattiva e l'ottima integrazione internazionale dell'aeroporto di Zurigo-Kloten a lungo termine e verificare le sinergie con l'aeroporto di Basilea-Mulhouse, obiettivo da promuovere con un collegamento ferroviario efficiente tra questi aeroporti.
- **Raccordo RAV:** è portata avanti l'integrazione di Zurigo nella rete ferroviaria europea ad alta velocità (RAV). I collegamenti chiave sono quelli in direzione di Monaco, Basilea-Francoforte/Parigi e Lugano-Milano.
- **Ferrovia celere:** già oggi l'area metropolitana di Zurigo è accessibile in maniera ottimalmente con la ferrovia celere. Questo vantaggio di localizzazione va potenziato nell'ottica di uno sviluppo concentrato degli insediamenti. L'intensificazione dell'offerta nel cuore urbano ha la priorità sull'estensione territoriale della rete della ferrovia celere.
- **Conservare la qualità del paesaggio:** l'area metropolitana di Zurigo è contraddistinta da catene di colline non edificate nonché paesaggi lacustri e fluviali. Occorre unire e coordinare le forze per conservare e rafforzare la qualità del paesaggio.
- **Poli di sviluppo:** il triangolo Limmattal/Zurigo ovest e nord/Glattal e l'area di Winterthur sono considerati poli di sviluppo metropolitani. Nella Glattal, l'aeroporto di Dübendorf svolge un ruolo strategico per lo sviluppo degli insediamenti.
- **Cooperazione:** per rafforzare la governance occorre continuare a sviluppare e ampliare progressivamente la «Conferenza metropolitana di Zurigo».

**Economia della conoscenza:** questo termine designa segnatamente le attività delle imprese finanziarie e dei servizi, la produzione in materia di alta tecnologia e scienze della vita nonché gli istituti di formazione del grado terziario.

La **Glattal** comprende segnatamente l'area attorno all'aeroporto di Kloten nonché i Comuni della media valle della Glatt.

#### 4.4.2 Area metropolitana di Basilea

L'industria delle scienze della vita genera circa tre quarti della crescita economica dell'area metropolitana di Basilea. Ciò riflette il significato di questo settore quale motore economico della regione. Questa attività economica è inoltre un fattore fondamentale per l'influenza internazionale dell'area. Oltre al significato quale centro delle scienze della vita, lo spazio vitale ed economico di Basilea si distingue rispetto ad altri spazi urbani europei con una popolazione analoga in particolare per le seguenti caratteristiche:

- prestazione economica (PIL) e forza economiche elevate,
- importanza quale centro fieristico e piattaforma logistica multifunzionale,
- elevata forza innovativa dell'economia,
- elevata qualità di vita e abitativa,
- elevata qualità dell'istruzione.

L'area metropolitana di Basilea vanta una tradizione di collaborazione transfrontaliera relativamente lunga. Con la costituzione dell'«Eurodistrict trinazionale di Basilea» all'inizio del 2007 è stato fatto un altro passo importante in questa direzione.

#### **Sfide**

La frammentazione istituzionale ostacola la nascita di un mercato interno regionale integrato e al tempo stesso rende molto difficile la ricerca di soluzioni nonché l'offerta e il finanziamento di servizi pubblici. Le difficoltà istituzionali minacciano la competitività a lungo termine della regione metropolitana.

Dal punto di vista territoriale, la sfida sta nel coinvolgere i numerosi attori in una strategia comune di ordinamento del territorio, che concentri la dinamica degli insediamenti sui centri e sugli assi di sviluppo esistenti e impedisca un'ulteriore dispersione degli insediamenti, segnatamente dei Comuni di stampo rurale. La regione svolge inoltre un ruolo fondamentale quale corridoio di transito. Questa funzione entra sempre più in conflitto con l'integrazione internazionale della regione, le vie di collegamento interne e la funzione di piattaforma logistica.

Dal punto di vista economico, il significato particolare delle scienze della vita offre grandi opportunità, ma comporta anche grandi rischi di dipendenza unilaterale. Senza questo settore economico, il prestigio internazionale della regione vacillerebbe.

#### **Strategie per l'area metropolitana di Basilea**

- **Rafforzare le scienze della vita**<sup>4</sup>: gli sforzi della Confederazione, dei Cantoni e dei Comuni in materia di politica d'insediamento, politica della ricerca e politica universitaria devono essere impostati in modo da conservare e promuovere i vantaggi derivanti dall'ubicazione. Per rafforzare la posizione di questo settore economico in tutta l'area metropolitana, va promossa l'idea di una «Biovalley trinazionale».

Il nucleo dell'**area metropolitana Basilea** comprende l'agglomerato di Basilea e si estende fino a Delémont, Mulhouse e Friburgo in Bressgovia. Tocca cinque Cantoni e tre Stati nazionali e conta circa 1,3 milioni di abitanti e 650 000 posti di lavoro. Il 6% circa dei posti di lavoro rientra nell'industria delle scienze della vita.

**Collaborazione ben radicata**

**Ostacoli istituzionali**

**Mancanza di una strategia comune di ordinamento del territorio**

**Dipendenza economica**

<sup>4</sup> In senso lato, e cioè comprese la tecnica medica, la nanotecnologia, la biotecnologia, ecc.

- **Promuovere la piazza fieristica:** occorre conservare e rafforzare la posizione dell'area metropolitana di Basilea quale piazza fieristica d'importanza internazionale e nazionale.
- **Ferrovia celere transfrontaliera:** la ferrovia celere va potenziata fino a farne un sistema transfrontaliero. Per evitare un'ulteriore dispersione degli insediamenti, il potenziamento va legato a una concentrazione dello sviluppo urbano attorno alle fermate. La ferrovia celere va completata con una rete capillare nel perimetro del cuore urbano.
- **Aeroporto di Basilea-Mulhouse:** la posizione dell'aeroporto trinazionale di Basilea-Mulhouse dev'essere rafforzata. Ciò presuppone tra l'altro il raccordo alla rete ferroviaria nazionale e internazionale. Occorre inoltre valutare le sinergie con l'aeroporto di Zurigo-Kloten.
- **Rafforzare la piattaforma logistica:** occorre conservare e rafforzare la posizione e la funzione della regione di Basilea quale piattaforma logistica multifunzionale. I conflitti tra l'altro con lo sviluppo degli insediamenti e la funzione di nodo e corridoio di transito devono essere affrontati in un'ottica transfrontaliera.
- **Strategie in materia di trasporti:** la Confederazione e il Cantone elaborano strategie congiunte per assicurare i collegamenti interni ed esterni di Basilea e conservare al tempo stesso l'importanza dell'area quale corridoio di transito e piattaforma logistica.
- **Poli di sviluppo:** sono da considerare poli di sviluppo metropolitani l'area trinazionale «Basilea nord» nonché le aree «Birsstadt» e «Ergolzstadt» (Muttenz-Pratteln-Liestal).
- **Paesaggio del Reno:** il Reno è un elemento paesaggistico distintivo, che conferisce un'identità all'area metropolitana di Basilea. Occorre unire e coordinare le forze per conservare e rafforzare questo elemento.
- **Cooperazione transfrontaliera:** la massima priorità per l'ulteriore sviluppo della cooperazione transfrontaliera va alla collaborazione nel nucleo dell'area metropolitana. A tal fine è possibile basarsi sul modello dell'Eurodistrict trinazionale di Basilea (TEB). Da parte della Confederazione vanno create e adeguate costantemente agli sviluppi nell'area dell'UE le condizioni di diritto internazionale. Nell'ambito delle sue politiche settoriali, la Confederazione mira inoltre a superare, nei limiti del possibile, il principio di territorialità.

#### 4.4.3 Rete metropolitana del bacino del Lemano

Nel contesto europeo, il bacino del Lemano è una delle principali piazze per istituzioni internazionali, congressi e istituti bancari e rappresenta la culla dell'industria di lusso. In questi settori, la sua importanza in rapporto al numero di abitanti è nettamente superiore alla media europea. Rispetto a metropoli simili, quest'area si contraddistingue per le seguenti caratteristiche:

- qualità dell'ambiente elevata,
- dinamismo economico e demografico elevato,
- numerose imprese attive su scala mondiale,
- scuole universitarie e centri di ricerca riconosciuti a livello internazionale.

La regione deve la sua forza e il suo dinamismo da un lato all'economia diversificata, fortemente orientata verso il settore dei servizi finanziari, e dall'altro alla sua posizione nel crocevia tra la Svizzera e il sud e il nord d'Europa.

#### **Sfide**

Le maggiori sfide della rete metropolitana del bacino del Lemano scaturiscono dalla ripartizione tra i due poli di sviluppo di Ginevra e Losanna e dalle corrispondenti difficoltà, specialmente in materia di governance e sviluppo territoriale. Anche la posizione transfrontaliera comporta sfide particolari. Il deficit di governance a livello della metropoli ostacola un posizionamento internazionale chiaro e risposte rapide alla concorrenza da parte di altre metropoli europee.

Per far fronte a queste sfide sono necessarie vie di comunicazione efficienti tra i centri e con le metropoli svizzere ed europee vicine. Altrettanto importante è un'organizzazione territoriale intelligente delle aree intermedie e delle aree d'influenza.

Il nucleo della **rete metropolitana del bacino del Lemano** comprende l'agglomerato transfrontaliero di Ginevra e gli agglomerati di Losanna-Morges nonché Vevey-Montreux. Il suo influsso giunge tuttavia fino agli agglomerati di Yverdon a nord e Aigle-Monthey a sud-est. Tocca quattro Cantoni svizzeri nonché due dipartimenti francesi ed è composto da 225 Comuni con circa 1,25 milioni di abitanti. L'area metropolitana offre 0,5 milioni di posti di lavoro.

#### **Multipolarità**

#### **Vie di comunicazione e organizzazione territoriale**

#### **Strategie per la rete metropolitana del bacino del Lemano**

- **Collaborazione istituzionalizzata:** è fondamentale e urgente promuovere una collaborazione istituzionale a livello degli agglomerati e della rete metropolitana. Da essa dovrebbe scaturire una strategia coerente per lo sviluppo dei vari sottoterritori dell'area metropolitana. Ciò vale in particolare per i settori «paesaggio», «sviluppo degli insediamenti» e «trasporti» per i vantaggi da sfruttare e per l'immagine da trasmettere sul piano internazionale. Da parte della Confederazione vanno create e adeguate costantemente agli sviluppi nell'area dell'UE le condizioni di diritto internazionale. Nell'ambito delle sue politiche settoriali, la Confederazione mira inoltre a superare, nei limiti del possibile, il principio di territorialità.
- **Rafforzamento dei vantaggi di localizzazione per le organizzazioni internazionali:** particolare attenzione va riservata allo sfruttamento dei vantaggi economici della regione: occorre mantenere condizioni allettanti, soprattutto giuridiche, fiscali ed economiche, per l'insediamento e la permanenza delle organizzazioni internazionali, ma anche la qualità dell'ambiente, l'offerta culturale, la qualità di vita nonché le vie di comunicazione nazionali e internazionali.
- **Economia della conoscenza:** anche l'ulteriore sviluppo dell'economia basata sulla conoscenza richiede condizioni favorevoli, a cui bisogna

prestare attenzione. Oltre alle condizioni menzionate va intensificata la cooperazione tra le università nonché tra le scuole universitarie e l'economia.

- **Priorità nei trasporti pubblici:** l'incremento dell'offerta di trasporti pubblici tra Losanna e Ginevra, l'allacciamento alla rete ferroviaria francese, il miglior accesso all'aeroporto in treno e il mantenimento di collegamenti ferroviari di qualità verso le altre metropoli svizzere sono fondamentali per lo sviluppo della rete metropolitana e devono essere assicurati al più presto.
- **Ferrovie celeri:** deve essere pianificato e realizzato un sistema di ferrovie celeri per la rete metropolitana. Nell'ambito della pianificazione occorre prestare attenzione a una configurazione ottimale della rete terminale, in modo da coprire l'intera area metropolitana transfrontaliera. Nel fissare le tappe di attuazione occorre assicurare uno stretto coordinamento con l'auspicato sviluppo degli insediamenti .
- **Ambiente e paesaggio:** la qualità dell'ambiente e del paesaggio rappresentano un importante atout per la rete metropolitana del bacino del Lemano. Per non sminuirla, gli attori dell'area metropolitana devono elaborare congiuntamente misure incisive, p. es. per evitare l'ulteriore dispersione degli insediamenti e conservare gli spazi ancora liberi – soprattutto nella regione della Côte.
- **Poli di sviluppo:** con la regione a ovest della città di Losanna e il settore La Praille-St-Julien, l'area metropolitana del bacino del Lemano comprende due poli di sviluppo metropolitano, che dispongono di ampie riserve di terreno e possibilità di densificazione e sono ben accessibili con i trasporti pubblici.

#### 4.4.4 Regione della capitale Berna

Con la capitale federale, la regione di Berna è contraddistinta da un forte orientamento verso l'amministrazione e le società di servizi, i gruppi d'interessi e le organizzazioni non governative (ONG) corrispondenti. L'area presenta anche una forte tradizione industriale nella tecnica orologiera, nella tecnica meccanica e nella microtecnica. Si osservano però anche vari approcci a nuovi cluster tra l'altro in materia di telematica, tecnica medica e consulting. Il sistema urbano vanta varie università e scuole universitarie professionali.

Il mercato del lavoro della regione della capitale Berna è contraddistinto da intensi flussi di pendolari all'interno degli agglomerati, ma anche tra gli agglomerati. I movimenti di pendolari tra gli agglomerati convergono soprattutto a raggiera verso l'agglomerato di Berna. Vi sono però anche importanti interdipendenze legate al mercato del lavoro tra gli agglomerati ai piedi del Giura.

Negli scorsi anni, l'evoluzione della popolazione e dell'economia nella regione della capitale Berna è stata nettamente più moderata che nelle aree metropolitane. Per quanto riguarda i trasporti, con FERROVIA 2000 e le ferrovie celeri gli spazi nell'Altopiano si sono avvicinati ancora di più.

#### **Sfide**

Dal profilo politico ed economico, il sistema urbano di Berna, a cavallo della frontiera linguistica franco-germanofona, rappresenta un polo tra le aree metropolitane importante per il nostro Stato federale – una peculiarità che conviene sfruttare ancora di più in futuro.

Indubbiamente, una delle sfide principali consiste nello sviluppare ulteriormente la struttura economica tradizionale, a bassa intensità di plusvalore. Si tratta da un lato di puntare sulla «capitale federale» per sfruttare maggiormente i vantaggi derivanti dalla funzione di «centro politico di Berna» per le ONG, le associazioni e le istituzioni e – in interazione con la rappresentanze diplomatiche – le organizzazioni internazionali.

Dall'altro occorre perseguire complementi mirati attraverso rami a forte crescita dei settori secondario e terziario, che vedono la loro collocazione ideale in uno spazio urbano, ma a una certa distanza dalle aree metropolitane – in modo da beneficiare di costi più bassi.

Per poter fare da contrappeso tangibile alle aree metropolitane, occorre superare la forte frammentazione politica. Si tratta segnatamente di ottimizzare e coordinare ancora di più le infrastrutture. Devono anche essere perseguiti miglioramenti istituzionali.

Tra i singoli agglomerati, ma anche ai suoi margini – Giura, Emmental/Prealpi, Alpi, attorno ai laghi – la regione della capitale Berna dispone di straordinarie aree ricreative di prossimità, molto importanti per la qualità di vita e l'attrattiva come luogo di residenza. Alcune di queste aree sono minacciate a causa della dispersione degli insediamenti e dell'utilizzazione eccessiva del territorio.

La questione se anche Berna costituisca un'area metropolitana è attualmente oggetto di discussioni.

**La regione della capitale Berna** è situata tra le aree metropolitane di Zurigo, Basilea e Ginevra. Questo sistema urbano è costituito dagli agglomerati e dalle città di Berna, Thun, Burgdorf, Soletta, Grenchen, Bienne, Lyss e Friburgo, riunite su un'area relativamente esigua, dove vivono complessivamente 750 000 abitanti. A lungo termine è ipotizzabile un ampliamento – a Neuchâtel, Bulle e Interlaken nonché a Langenthal e Zofingen come pure a Briga-Visp, che con la galleria di base del Lötschberg è diventata a distanza di pendolarità.

**Polo tra le aree metropolitane**

**Centro politico**

**Complemento alle aree metropolitane: un'opportunità**

**Superare la frammentazione istituzionale**

**Qualità del paesaggio a rischio**

## Strategie per la regione della capitale Berna

- **Analisi della situazione:** occorre identificare chiaramente i punti di forza e le opportunità dei singoli agglomerati e città a livello di pubblica amministrazione, centri di servizi, piazze industriali tradizionali ristrutturate, centri turistici e congressuali, istituti di formazione e di ricerca, centri culturali, ecc. La regione deve manifestare il suo interesse nei confronti dei pregi specifici delle singole città in modo da contribuire allo sviluppo di un'identità comune ed eventualmente promuoverla con sistemi di incentivazione. In base a questa analisi occorre pensare a una maggiore ripartizione delle funzioni, che consenta masse critiche e soluzioni efficienti. I risultati devono confluire in una strategia di sviluppo territoriale da elaborare congiuntamente, che serva da base per i piani direttori cantonali.
- **Cooperazione:** contemporaneamente devono essere elaborati e attuati progressivamente modelli di cooperazione – p. es. in materia di infrastrutture, formazione, sanità, marketing locale e ulteriore sviluppo dei cluster – all'interno di singoli Cantoni – p. es. SARZ nel Cantone di Berna, la legge sugli agglomerati nel Cantone di Friburgo – ma in grado di superare rapidamente anche i confini cantonali. Sono ipotizzabili anche combinazioni con strumenti che assicurino la compensazione necessaria.
- **Ottimizzazione dei trasporti:** le vie di comunicazione – segnatamente i trasporti pubblici legati alla rete celere di Berna – vanno potenziati ulteriormente e migliorati dal profilo organizzativo – p. es. mediante una comunità tariffaria nell'intera regione della capitale.
- **Proteggere le aree ricreative di prossimità:** devono essere rafforzate congiuntamente le misure volte a proteggere dal degrado e dal sovrasfruttamento le aree ricreative di prossimità tra i singoli agglomerati nonché ai margini della regione della capitale.

#### 4.4.5 Regione di Lucerna

L'agglomerato di Lucerna ha un'influenza che va al di là del perimetro dell'agglomerato. Tale influenza è determinata soprattutto dai seguenti elementi:

- con l'università e le scuole universitarie professionali, l'offerta dell'agglomerato di Lucerna in materia di formazione è superiore alla media delle città della stessa grandezza,
- in particolare, con il Kunst- und Kongresszentrum Luzern (KKL) Lucerna dispone di un'offerta culturale d'importanza nazionale e internazionale,
- Lucerna rientra tra le destinazioni turistiche più importanti. Solo la città di Lucerna registra 1 milione di pernottamenti all'anno,
- l'area di Lucerna ospita varie imprese dell'industria di punta, ma non si è specializzata in nessun settore.

L'area di Lucerna è contraddistinta da un paesaggio di grande qualità e varietà su piccola scala e da un'urbanizzazione relativamente moderata.

#### Sfide

L'influenza dell'area metropolitana di Zurigo può ripercuotersi favorevolmente sullo sviluppo economico, segnatamente dell'agglomerato di Lucerna, ma rischia di accentuare gli squilibri economici che già esistono all'interno di quest'area. È quindi importante conservare la propria influenza sovregionale.

Lo sviluppo può anche far sì che i posti di lavoro più qualificati migrino in maniera crescente verso l'area centrale di Zurigo e la regione di Lucerna si trasformi in una regione residenziale. Rischia così di aggravarsi ulteriormente la problematica già presente dell'insufficienza di posti di lavoro qualificati per professionisti formati nell'area di Lucerna. Quest'area dovrà quindi intraprendere degli sforzi per darsi un profilo economico autonomo e creare un cluster regionale stabile all'interno dell'area economica di Zurigo.

Le insufficienze di capacità della ferrovia sull'asse Lucerna–Zugo–Zurigo nonché sulla A2 possono influenzare notevolmente il dinamismo dell'area di Lucerna. In particolare l'asse Lucerna–Zugo–Zurigo sviluppa un dinamismo crescente, che pone a tutti gli attori grandi sfide a livello di organizzazione dei trasporti, sviluppo degli insediamenti e paesaggio.

#### Strategie per l'area di Lucerna

- **Promozione dell'industria qualificata:** l'area di Lucerna dispone di vari poli regionali dell'industria qualificata. Questi potenziali vanno promossi e ampliati in modo concentrato, sfruttando in modo ottimale la vicinanza con i centri di formazione e di ricerca esistenti nell'area di Lucerna e nell'area metropolitana di Zurigo. Bisogna creare presupposti territoriali per una stretta cooperazione.
- **Posizionamento:** l'influenza sovregionale autonoma si basa essenzialmente sui settori «cultura», «formazione» e «turismo», che vanno promossi e sostenuti.

#### L'agglomerato Lucerna

appartiene al nucleo dell'area metropolitana di Zurigo; in futuro queste relazioni tenderanno ad aumentare.

Contemporaneamente rappresenta il nucleo di uno spazio d'intervento autonomo, a cui appartengono oltre all'agglomerato di Lucerna i Cantoni di Obvaldo e Nidvaldo, l'area di Sursee/Willisau, l'area in direzione di Zugo nonché l'Entlebuch.

Lo spazio comprende circa 430 000 abitanti e circa 170 000 posti di lavoro nei settori secondario e terziario<sup>5</sup>.

#### Sotto l'influenza di Zurigo

#### Scarsa offerta di posti di lavoro qualificati

#### Trasporti insufficienti

<sup>5</sup> Per semplificare, le cifre si riferiscono ai tre Cantoni di Lucerna, Obvaldo e Nidvaldo.

- **Rafforzamento delle infrastrutture di trasporto:** sull'asse Lucerna–Zugo–Zurigo occorre rafforzare le infrastrutture di trasporto principali, che devono essere coordinate con lo sviluppo degli insediamenti in modo tale da evitare lo sviluppo disordinato di questo «spazio intermedio» malgrado l'offerta supplementare di trasporti e il dinamismo dell'area economica di Zurigo.
- **Paesaggio del «lago dei Quattro Cantoni»:** la qualità del paesaggio del «lago dei Quattro Cantoni» è fondamentale per l'area di Lucerna ed è prevedibile che acquisterà ancora più importanza per la qualità di vita e l'immagine dell'area metropolitana di Zurigo. È pertanto necessaria una strategia comune da parte dei Cantoni interessati – eventualmente con la partecipazione degli altri Cantoni dell'area metropolitana di Zurigo – che mostri come sviluppare ulteriormente questa importante area paesaggistica senza comprometterne le qualità specifiche.

#### 4.4.6 Città-Ticino

Nella Città-Ticino, negli ultimi decenni i posti di lavoro si sono sviluppati in particolare sui fondovalle e le zone residenziali sui pendii. Le vie di comunicazione d'importanza internazionale che attraversano la regione inaspriscono il carico sulle aree che costituiscono il nucleo della Città-Ticino.

Le relazioni della Città-Ticino con il resto della Svizzera e l'Italia sono fortemente influenzate dalla sua posizione geografica e dalla vicinanza culturale con la regione italiana oltre confine. Separata dal resto della Svizzera dalle Alpi, la Città-Ticino costituisce il lembo più settentrionale dell'area metropolitana di Milano, che con una popolazione di circa 6 milioni di abitanti offre un notevole potenziale, ma contemporaneamente esercita anche una forte concorrenza. In futuro, la crescente concentrazione delle attività a elevato plusvalore nella zona centrale dell'agglomerato di Milano accentuerà la concorrenza nei confronti delle attività corrispondenti in Ticino.

La Città-Ticino è sempre meno una rete equilibrata di centri complementari. Lo sviluppo si concentra sempre più sull'agglomerato di Lugano. Altre caratteristiche della Città-Ticino sono le seguenti:

- elevata qualità di vita, dovuta tra l'altro alle condizioni climatiche nonché all'ampia varietà di paesaggi e aree naturali che circondano gli insediamenti,
- buone competenze linguistiche della popolazione,
- reddito pro capite e tasso di crescita tendenzialmente al di sotto della media svizzera,
- ruolo importante del settore bancario e finanziario,
- ruolo importante del settore della logistica e dei trasporti,
- importanza del turismo,
- competenze in ambito universitario e della ricerca, particolarmente nel settore biomedico.

#### **Sfide**

Le maggiori sfide per la Città-Ticino scaturiscono dal carattere transfrontaliero della regione in cui essa s'iscrive e dalla relazione futura con la metropoli di Milano. Dal 1995 la collaborazione nell'ambito della «Regio Insubrica» ha permesso un incremento delle attività transfrontaliere e compensato in parte il deficit che esisteva in quest'ambito. In futuro, la collaborazione transfrontaliera andrà intensificata e dovrà tenere il passo con lo sviluppo della regione funzionale e superare le difficoltà che scaturiscono dal confine nazionale e dall'assenza di organizzazioni transfrontaliere adeguate – istituzionali o di altra natura.

La gestione della mobilità sul fondovalle, che deve tener conto simultaneamente del traffico all'interno del sistema urbano, del traffico della «Regio Insubrica» e del traffico di transito, rappresenta un'ulteriore sfida. Un ruolo importante è assunto dalla promozione dei trasporti pubblici tra e all'interno degli agglomerati, assieme al traffico pedonale e ciclistico.

La **Città-Ticino**<sup>6</sup> è composta dai quattro agglomerati di Bellinzona, Locarno, Lugano e Mendrisio-Chiasso. Con 265 000 abitanti nonché 145 000 posti di lavoro, la Città-Ticino comprende l'80% circa della popolazione e l'85% dei posti di lavoro del Cantone Ticino, della Valle Mesolcina e della Val Calanca.

A livello regionale, la Città-Ticino fa parte di una regione transfrontaliera, che include le province italiane di Como, Varese, Verbano Cusio Ossola, Novara e Lecco. All'interno di questa regione sussistono relazioni particolarmente strette tra gli agglomerati di Lugano (120 000 abitanti) e Mendrisio-Chiasso (45 000) con Como, Varese (entrambi 150 000) e, in misura leggermente minore, Novara (circa 100 000). In questa regione transfrontaliera vive quindi più di mezzo milione di persone.

**Collaborazione nella  
«Regio Insubrica»**

**Promozione dei trasporti  
pubblici**

---

<sup>6</sup> Il termine di Città-Ticino deriva dal piano direttore del Cantone Ticino.

L'importante progetto «treni regionali Ticino-Lombardia» (TILO) è già in fase di realizzazione.

Le opportunità che scaturiscono dal completamento delle reti di trasporto e dal miglioramento della collaborazione transfrontaliera presuppongono una strategia differenziata per la Città-Ticino, che attenui le differenze tra i centri, senza compromettere la forza di attrazione dell'agglomerato di Lugano. Il completamento delle vie di comunicazione in direzione sud non deve mettere a repentaglio lo sviluppo della Città-Ticino, bensì sostenere e sviluppare ulteriormente la sua funzione di ponte tra l'Altopiano svizzero e la metropoli di Milano.

**Compensazione tra i centri**

### **Strategie per la Città-Ticino**

- **Porta verso la metropoli di Milano:** la Città-Ticino deve svilupparsi ulteriormente fino a diventare la porta di accesso della Svizzera alla metropoli di Milano e viceversa.
- **Collaborazione transfrontaliera:** la collaborazione transfrontaliera all'interno della «Regio Insubrica» e con i principali attori nella metropoli di Milano va ampliata. A tal fine devono essere sviluppati congiuntamente strumenti e metodi di collaborazione adeguati – p. es. l'approccio della «geometria variabile». Le imprese e le organizzazioni economiche vanno coinvolte maggiormente. Va inoltre migliorata la collaborazione tra i servizi pubblici. Devono essere adottati incentivi volti a creare una forma di organizzazione che faciliti la gestione di progetti transfrontalieri e la collaborazione.
- **Infrastrutture di trasporto:** la priorità nell'ambito delle infrastrutture di trasporto principali va alla costruzione della NFTA in base al piano settoriale «AlpTransit» nonché alla pianificazione del collegamento alla rete ferroviaria italiana, al raccordo di Lugano nonché alla scelta dell'ubicazione della stazione «AlpTransit Ticino». I treni regionali Ticino-Lombardia (TILO) vanno estesi a livello transfrontaliero, concentrando i miglioramenti sulle aree densamente popolate.
- **Collaborazione:** i singoli agglomerati della Città-Ticino – Lugano, Bellinzona, Locarno, Chiasso-Mendrisio – vanno integrati meglio nel sistema urbano svizzero e transfrontaliero, in particolare all'interno della «Regio Insubrica». Per la collaborazione transfrontaliera svolgono un ruolo importante soprattutto il turismo, le università e i centri di ricerca e la sanità.
- **Potenziamento degli agglomerati:** gli agglomerati devono essere consolidati attraverso fusioni comunali, migliorando la collaborazione ed elaborazione di progetti intercomunali.
- **Sviluppo degli insediamenti:** per assicurare la qualità di vita all'interno della Città-Ticino va evitata un'ulteriore dispersione degli insediamenti, in particolare mediante una densificazione degli insediamenti. Va tuttavia mantenuta la qualità urbanistica e l'identità locale. Bisogna rinunciare all'estensione degli insediamenti in regioni pregiate dal punto di vista ambientale e paesaggistico.

#### 4.4.7 Arco giurassiano

La struttura dell'Arco giurassiano con vari centri senza un polo forte è il frutto sia della topografia che dell'orientamento industriale ed economico della regione. La struttura urbana dell'Arco giurassiano è composta da cinque agglomerati – Bienne, Delémont, La Chaux-de-Fonds–Le Locle–Morteau, Neuchâtel e Yverdon-les-Bains – e una serie di località minori. Circa 20 Comuni collaborano già nell'ambito del «Réseau des Villes de l'Arc Jurassien» (RVAJ).

Pur non essendo soggette a una struttura di gestione comune e presentando tendenze in parte divergenti, le varie regioni dell'Arco giurassiano sono accomunate da alcuni aspetti.

- In ambito economico, con l'industria orologiera, la microtecnica, ecc. la regione è contraddistinta da un dinamico settore dell'alta tecnologia, che offre numerosi posti di lavoro. Questo settore economico orientato verso la tecnologia non si è sviluppato solo nelle maggiori città, ma è presente anche in tutti i centri secondari dell'Arco giurassiano. A livello nazionale questi settori economici realizzano il 7% del plusvalore, ma nell'Arco giurassiano superano il 20%, nel Giura neocastellano addirittura il 40% e nella Vallée de Joux il 66%. Le imprese dispongono di conoscenze in campo tecnologico complete e sono competitive a livello internazionale. A causa della sua economia orientata alle esportazioni, l'Arco giurassiano è tuttavia molto dipendente dall'estero e di conseguenza anche dai tassi di cambio.
- Dal punto di vista degli spazi vitali naturali, la regione possiede un paesaggio particolare e qualitativamente pregiato con pascoli alberati, laghi, ecc. Sulle catene montuose si estendono ampie zone calme ancora intatte, sempre più rare in Svizzera. Questi vantaggi sono riconosciuti come opportunità e consentono di posizionarsi quale area di svago per le vicine aree metropolitane.

Infine, l'Arco giurassiano va considerato in un'ottica transfrontaliera assieme alla vicina regione francese della Franca Contea e in particolare al Dipartimento del Doubs nonché al Territorio di Belfort. Con Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle e Grand Besançon, questi due dipartimenti comprendono due importanti centri urbani. Assieme a essi, l'Arco giurassiano costituisce una regione transfrontaliera con poco più di 1 milione di abitanti.

Da anni, nell'ambito della «Conférence TransJurassienne» (CTJ) e recentemente anche del «Réseau Métropolitain Rhin Rhône», a cui appartengono il «Réseau Urbain Neuchâtelois» (RUN) e l'«Eurodistrict trinazionale di Basilea» (TER), è praticata una collaborazione, che va mantenuta.

#### **Sfide**

Il carattere transfrontaliero dell'Arco giurassiano rappresenta una delle sfide principali, che presuppone anche un'organizzazione corrispondente. Le differenze a livello di potere di acquisto e onere fiscale tra i due Paesi – imposte sulle imprese più favorevoli in Svizzera, imposizione delle persone fisiche più favorevole in Francia – comportano una progressiva specializzazione delle regioni: «abitare in Francia – lavorare in Svizzera». Nell'Arco giurassiano svizzero lavorano così 23 000 frontalieri, che sono indispensabili per l'economia giurassiana, ma generano un notevole flusso

**L'Arco giurassiano** svizzero di lingua francese comprende poco più di 400 000 abitanti, che vivono prevalentemente in una rete equilibrata di città di piccole e medie dimensioni.

**Ramo tecnologico di richiamo internazionale**

**Qualità del paesaggio elevata**

**Vicini dinamici**

**Molteplici forme di collaborazione**

**Abitare in Francia – lavorare in Svizzera**

di pendolari sulle vie di comunicazione, nelle quali i trasporti pubblici sono scarsi o addirittura inesistenti.

L'Arco giurassiano deve non solo migliorare le sue relazioni con la vicina Francia, ma anche trovare una forma di collaborazione con le regioni svizzere limitrofe, fortemente urbanizzate – l'area metropolitana di Basilea, la rete metropolitana del bacino del Lemano, la regione della capitale Berna.

**Relazione con le aree metropolitane svizzere**

Attualmente l'accesso all'Arco giurassiano con i trasporti pubblici non corrisponde ai bisogni. I due assi longitudinali – il piede del Giura meridionale in Svizzera e Besançon-Belfort in Francia – sono ben serviti o la creazione del collegamento è in corso. Per i collegamenti trasversali e interni, invece, sono necessari miglioramenti sia in termini di velocità di percorrenza che di frequenza dei collegamenti. Anche la rete stradale va potenziata.

**Vie di comunicazione migliorabili**

Finora l'Arco giurassiano è stato abbastanza risparmiato dalla dispersione degli insediamenti e in particolare dalla periurbanizzazione, osservabile in molte altre regioni della Svizzera. Salvaguardare questa peculiarità costituisce un compito importante.

**Evitare la dispersione degli insediamenti**

Le scuole universitarie e le università esistenti sono un fattore locale fondamentale per le imprese con sede nell'Arco giurassiano. Il mantenimento delle strutture attuali è particolarmente importante anche perché spesso è difficile indurre le persone trasferitesi nelle vicine aree metropolitane e città per scopi di studio a fare ritorno nell'Arco giurassiano.

### **Strategie per l'Arco giurassiano**

- **Rafforzare la regione transfrontaliera:** l'Arco giurassiano deve affermarsi come una regione transfrontaliera che punta sulla tecnologia con forti prospettive di sviluppo e una struttura di gestione comune.
- **Promuovere la cooperazione:** la creazione di questa regione transfrontaliera presuppone un rafforzamento della cooperazione e del coordinamento tra le autorità cantonali interessate – in particolare attraverso la «Conférence TransJurassienne» – nonché un rafforzamento del sistema urbano. Un ruolo chiave è svolto dai Cantoni del Giura e di Neuchâtel, che appartengono integralmente all'Arco giurassiano. Anche le regioni e i dipartimenti francesi devono essere coinvolti in questo processo. La «Aire Urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle» – ed eventualmente Grand Besançon – vanno integrati nel sistema urbano svizzero.
- **Infrastrutture di trasporto:** le vie di comunicazione dell'Arco giurassiano tra le varie città da un lato nonché con le aree metropolitane e le città vicine dall'altro devono essere ammodernate. Va inoltre garantito il raccordo alla rete ferroviaria ad alta velocità europea.
- **Collaborazione tra le scuole universitarie:** è necessario interconnettere le scuole universitarie dell'Arco giurassiano svizzero e francese e semplificare la procedura di accesso alle università e alle scuole universitarie.
- **Tutela del paesaggio:** oltre alla sua funzione produttiva, l'agricoltura deve svolgere un ruolo determinante nell'ambito della tutela del

paesaggio. Può sfruttare questo atout anche per promuovere maggiormente l'agriturismo e valorizzare meglio i prodotti regionali.

- **Rafforzare l'agriturismo:** il potenziale dell'Arco giurassiano in materia di agriturismo deve essere sfruttato meglio. A tal fine occorre interconnettere i parchi naturali regionali dell'intero Arco giurassiano e a lungo termine raggrupparli. Oltre alla sua funzione produttiva, l'agricoltura deve svolgere un ruolo determinante nell'ambito della conservazione del paesaggio e, attraverso l'agriturismo, creare sbocchi nuovi o supplementari per i prodotti regionali. Le strutture di accoglienza dei turisti vanno migliorate – in particolare mediante lavori di rinnovo. Occorre esaminare la possibilità di creare un «cluster agriturismo».

#### 4.4.8 Aareland

Il nucleo dell'Aareland è costituito dagli agglomerati di Aarau e Olten-Zofingen, situati nell'intersezione di varie sfere d'influenza: a farsi sentire maggiormente sono le due aree metropolitane di Basilea e Zurigo. L'area di Zofingen subisce sempre più anche l'influenza dell'agglomerato di Berna. Svolgono un ruolo anche le relazioni con l'area di Lucerna. Data la sua posizione geografica nel crocevia degli assi ovest-est e nord-sud, l'area svolge un ruolo importante per il traffico di transito e di conseguenza è molto attrattiva quale sede per le imprese logistiche.

Negli ultimi anni, sotto l'impulso dei tre centri di Aarau, Olten e Zofingen è stato possibile istituire una cooperazione intercomunale e intercantonale.

#### Sfide

La sfida principale per quest'area consiste nel mantenere un profilo autonomo nell'intersezione delle varie sfere d'influenza.

Contemporaneamente occorre sfruttare attivamente le opportunità che scaturiscono da questa situazione, senza che la pressione dello sviluppo metta a repentaglio i pregi di quest'area. Lo sviluppo degli insediamenti va quindi sottoposto a criteri rigorosi e le esigenze territoriali delle imprese logistiche conciliate con gli obiettivi di conservazione delle caratteristiche paesaggistiche.

Il conflitto tra la funzione di transito di quest'area e il suo significato per il traffico nazionale minaccia inoltre la qualità dei collegamenti regionali, ma anche l'integrazione nella rete nazionale.

L'**AareLand** comprende gli agglomerati di Aarau e Olten-Zofingen. In questa regione vivono circa 200 000 abitanti. Sono oltre 100 000 gli occupati che lavorano qui.

#### Qualità sotto pressione

#### Strategie per l'Aareland

- **Strategie in materia di trasporti:** la Confederazione e i Cantoni devono elaborare congiuntamente delle strategie per assicurare i collegamenti interni ed esterni, tenendo conto della funzione di corridoio di transito dell'Aareland.
- **Conservare la qualità degli insediamenti:** con un ordinamento del territorio coordinato a livello transfrontaliero, i Cantoni e i Comuni devono assicurare che lo sviluppo degli insediamenti si concentri nello spazio di densificazione urbana e che l'attrattiva convivenza su piccola scala di paesaggi e città di piccole e medie dimensioni resti intatta.
- **Spazio per le imprese logistiche:** gli attori dell'Aareland devono elaborare congiuntamente delle strategie per poter soddisfare adeguatamente i bisogni di superficie delle imprese logistiche, assicurandosi di non soppiantare altre attività economiche ed evitando un ulteriore sviluppo disordinato del paesaggio.
- **Risparmiare il paesaggio:** dal punto di vista del paesaggio, l'Aareland è influenzato dall'Arco giurassiano e dal paesaggio fluviale dell'Aare. Occorre mantenere e rafforzare l'importanza di questi elementi paesaggistici, assieme all'area metropolitana di Basilea.
- **Estendere la cooperazione:** i Cantoni di Soletta e Argovia nonché le regioni, le città-nucleo e i Comuni coinvolti devono estendere ulteriormente la loro cooperazione e rafforzare la governance della regione. Un compito centrale consiste nel curare le relazioni con le aree metropolitane circostanti di Basilea e Zurigo nonché con gli spazi urbani attorno a Lucerna e Berna e nell'avviare cooperazioni progettuali con queste aree.

#### 4.4.9 Regione Svizzera nordorientale

Per la regione Svizzera nordorientale sono importanti le relazioni con Zurigo, che si sviluppano soprattutto lungo assi disposti a raggiera come (Costanza-)Kreuzlingen-Frauenfeld-Zurigo, San Gallo-Will-Zurigo nonché (Vaduz-)Buchs-Sargans-Zurigo.

La Svizzera nordorientale dispone di un ampio spettro occupazionale, in cui predomina ancora il settore secondario, e vanta un'offerta di servizi e infrastrutture sostanzialmente autonoma. Negli ultimi decenni, l'evoluzione demografica ha seguito a grandi linee la media svizzera, seppur con differenze fra le varie regioni. Il reddito medio è nettamente al di sotto della media svizzera.

La Svizzera nordorientale confina con il lago di Costanza e, nella valle del Reno, con regioni tedesche e austriache dinamiche. Le interdipendenze sono tuttavia nettamente più deboli che attorno al lago Lemano o nel Giura. Lo indicano p. es. i flussi transfrontalieri di pendolari. Con il progressivo smantellamento delle frontiere aumenta il significato delle città oltre confine, come Costanza, Dornbirn o Feldkirch. Può così svilupparsi un certo contrappeso nei confronti di Zurigo. A un livello superiore è percettibile anche un'influenza più o meno marcata delle aree metropolitane di Monaco, Stoccarda e Milano.

La Svizzera nordorientale è contraddistinta da una struttura degli insediamenti fortemente decentralizzata e da numerosi agglomerati di medie e piccole dimensioni, che in parte superano i confini nazionali. Lungo l'asse Wil-Gossau-Herisau-San Gallo-Arbon-Rorschach-Heerbrugg-Altstätten gli agglomerati sono uniti. Qui le relazioni funzionali sono particolarmente marcate. Sono invece un po' più deboli le interdipendenze di questo asse con gli agglomerati di Amriswil-Romanshorn, Kreuzlingen(-Costanza) e Frauenfeld, che (come Sciaffusa e Rapperswil) appartengono già nell'area metropolitana di Zurigo.

La Svizzera nordorientale si estende dal lago di Costanza fino alle Alpi e comprende quindi paesaggi abbastanza differenti. Accanto alle fasce insediative, soprattutto nel Principato del Liechtenstein, nel Mittelthurgau, attorno al lago di Costanza e nella valle del Reno, vi sono numerosi spazi rurali con un popolamento da disperso a esiguo e paesaggi intatti, p. es. il Seerücken, l'Appenzellerland con l'Alpstein, il Toggenburgo con il Churfirsten, il Sarganserland o il Glarnerland.

#### **Sfide**

Malgrado la vicinanza a Zurigo e a poli di crescita esteri, la Svizzera nordorientale sembra svilupparsi in modo ancora esitante. Il potenziale che scaturisce dalla vicinanza alla frontiera sembra non essersi ancora esaurito. Il posizionamento tra i centri forti e la futura strutturazione interna della regione non sono ancora chiari.

Anche in questa regione, la tendenza a una dispersione degli insediamenti è palese e la pressione sui paesaggi, spesso fragili, aumenta.

La **Svizzera nordorientale** si trova nella zona d'influenza allargata dell'area metropolitana di Zurigo, ma può essere vista come un'area autonoma – a un livello subordinato. In essa vivono circa 600 000 abitanti. La città più grande e il principale centro della Svizzera nordorientale è San Gallo, con una popolazione di 72 600 abitanti. Le maggiori città straniere negli agglomerati transfrontalieri sono Costanza con 78 500 abitanti e Dornbirn con 42 300 abitanti.

**Struttura insediativa decentrata**

**Paesaggio eterogeneo**

**Posizionamento e strutturazione vaghi**

**Dispersione degli insediamenti evidente**

## Strategie per la Svizzera nordorientale

- **Vie di comunicazione:** la Svizzera nordorientale ha bisogno di un miglior collegamento con l'area metropolitana di Zurigo per poter approfittare maggiormente del suo dinamismo. Lo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF) consentirà di migliorare i collegamenti con i trasporti pubblici e di ridurre i tempi di percorrenza.
- **Polo di San Gallo:** San Gallo deve essere rafforzata come polo di crescita universitaria della Svizzera nordorientale. A tal fine occorre sviluppare ulteriormente le reti di trasporto e le relazioni funzionali lungo l'asse Wil-bassa valle del Reno. Se del caso possono essere coinvolti altri agglomerati della Svizzera nordorientale, a seconda del tema.
- **Sistema urbano Alpenrheintal:** il sistema urbano internazionale Alpenrheintal va sviluppata fino a farne un'area vitale ed economica pregiata. Assieme è possibile sfruttare le sinergie a livello di economia e infrastrutture e migliorare la qualità abitativa e ricreativa.
- **Collaborazione transfrontaliera:** attraverso una collaborazione rafforzata, segnatamente in ambito infrastrutturale, occorre utilizzare meglio le possibilità che scaturiscono dalla vicinanza al confine in generale.
- **Consolidamento dei centri di sviluppo:** le località al di fuori degli agglomerati che vantano una certa centralità e sono centri tradizionali dell'industria e dei servizi – p. es. Weinfelden, Bischofszell, Heiden, Appenzello, Uznach, Glarona, Sargans – vanno consolidate quali centri di sviluppo economico.
- **Potenziamento della struttura interna:** occorre collegare meglio i Comuni esterni degli agglomerati e le aree rurali periurbane con gli agglomerati, in particolare ottimizzando i trasporti pubblici. La collaborazione intercomunale e la ripartizione delle funzioni vanno potenziate in maniera coerente, p. es. con la creazione di zone sovracomunali industriali, artigianali e dei servizi, che consentano un'adeguata compensazione dei vantaggi e degli oneri.
- **Protezione e utilizzazione del paesaggio:** gli spazi rurali prealpini e alpini vanno tutelati nelle loro funzioni differenti e molteplici. In particolare nelle ubicazioni tradizionali occorre sfruttare i vantaggi locali per l'alloggio, il turismo, l'agricoltura e la selvicoltura, ma anche per attività dell'artigianato e dei servizi. Vista la fragilità del paesaggio, occorre prestare sufficiente attenzione all'equilibrio tra protezione e sfruttamento, p. es. nell'ambito di parchi naturali.

#### 4.4.10 Area del San Gottardo

L'importanza dell'area del San Gottardo risiede da un lato nella sua storia di asse del traffico e passo alpino e dall'altro, attualmente, nell'utilizzazione della forza idrica («castello d'acqua dell'Europa»). Anche il turismo svolge un ruolo relativamente importante per la regione, benché a livello nazionale il suo significato sia piuttosto modesto. La principale destinazione nell'area del San Gottardo – Disentis-Sedrun – è al 19° posto sulle 52 destinazioni svizzere con più di 100 000 pernottamenti.

L'area del San Gottardo è il più grande spazio rurale continuo al di fuori del raggio d'influenza degli spazi urbani. L'agricoltura e la selvicoltura, tradizionalmente importanti, perdono d'importanza e la regione stenta a posizionarsi sul mercato turistico. A ciò si aggiunge il fatto che si tratta di una regione meno ben raggiungibile dai centri e dagli agglomerati rispetto alla media.

Lo sviluppo nell'area del San Gottardo è contraddistinto da una:

- popolazione tendenzialmente in calo e una netta diminuzione dei posti di lavoro (emigrazione),
- netta flessione dei pernottamenti e degli esercizi alberghieri rispetto ad altre regioni turistiche.

Nell'artigianato, nonché nell'agricoltura e nella selvicoltura dominano le strutture aziendali di piccole e medie dimensioni. L'esercito, che in passato era un importante datore di lavoro, si è fortemente ritirato.

#### **Sfide**

Nell'area del San Gottardo convergono varie valli periferiche: la Valle della Reuss, la Urserntal, la Leventina, la Valle Bedretto, la Valle di Blenio e la Riviera nonché la Valle di Goms. Oggi queste valli sono rivolte verso i rispettivi e distanti centri cantonali. La collaborazione politica, economica e sociale tra loro è ancora poco sviluppata. Un maggiore orientamento di queste aree periferiche verso obiettivi e strategie comuni e un migliore coordinamento dei progetti potrebbero contribuire, nel complesso, a un rafforzamento economico dell'area del San Gottardo, senza dover rinunciare all'appartenenza al Cantone «di origine» e alla propria identità. In primo piano vi è il posizionamento dell'area del San Gottardo quale importante spazio culturale e naturale «nel cuore della Svizzera» e di conseguenza quale area di compensazione rispetto alle regioni densamente popolate dell'Altopiano e della Lombardia. La peculiarità dell'area del San Gottardo sta nella diversità di spazi naturali, culturali e linguistici con una forte identità regionale su una superficie piccola.

#### **Strategie per l'area del San Gottardo**

- **Sviluppo del turismo:** gli attuali centri turistici, in particolare Andermatt quale centro e piattaforma dell'area del San Gottardo, vanno rafforzati. Occorre mantenere l'equilibrio tra aree turistiche intensive ed estensive e aree di compensazione indisturbate (aree di riposo). Per far fronte alla debolezza del turismo estivo occorre sfruttare meglio e a fondo i potenziali del «turismo prossimo alla natura». Il turismo invernale va rafforzato mediante l'ulteriore sviluppo mirato delle stazioni sciistiche che si prestano a tale scopo. In cambio bisogna rinunciare a nuove urbanizzazioni. In singole aree – come a Goms con lo sci di fondo – vi sono opportunità per specializzazioni subregionali.

L'area del San Gottardo in senso stretto comprende la Valle della Reuss nel Canton Uri, la Urserntal, l'alta Leventina con la Valle Bedretto nonché le regioni attorno ai passi della Furka e dell'Oberalp. A ciò si aggiungono la Valle di Göschenen, Meiental–passo del Susten–Gadmertal, Haslital–passo del Grimsel–Obergoms nonché l'alta Surselva con la Val Medel e la regione del passo del Lucomagno. Questo perimetro tocca i Cantoni Uri, Ticino, Vallese, Berna e Grigioni.

**Nel cuore della Svizzera**

- **Marchio turistico «San Gottardo»:** la destinazione turistica del San Gottardo va promossa con un marchio, in modo da favorire il turismo di lunga durata.
- **Miglioramento dell'accesso:** le grandi vie di comunicazione su strada e ferrovia vanno garantite sia sull'asse nord-sud che sull'asse est-ovest, assicurando così anche la funzione di transito nonché l'accesso all'area del San Gottardo dai centri dell'Altopiano e della Città-Ticino. Bisogna creare catene di mobilità turistica attrattive soprattutto nell'ambito dei trasporti pubblici. La tratta montana del San Gottardo va conservata quale importante accesso alla Valle della Reuss, alla Urserntal e alla Leventina nonché quale collegamento turistico e storico attraverso i passi della Furka e dell'Oberalp (Glacier-Express).
- **Parchi:** i vari progetti di parchi nazionali, regionali e naturali – p. es. il progetto intercantonale «Adula», il progetto «Uri/Maderanertal» o il progetto «Landschaftspark Binntal» – vanno approfonditi e interconnessi con i parchi vicini – Jungfrau-Aletsch-Bietschorn, Ruinaulta.
- **Risorse paesaggistiche:** i potenziali nell'ambito dell'agricoltura, dell'economia alpestre e della selvicoltura vanno sfruttati, sviluppando nuove sinergie con i progetti di parchi, nonché con la commercializzazione di prodotti regionali. Occorre inoltre sfruttare l'opportunità di utilizzare le risorse rinnovabili (acqua, sole, legna) per la produzione di energia, senza trascurare gli aspetti della sostenibilità. Il potenziamento e la costruzione di nuove linee di trasmissione dell'energia vanno impostati compatibilmente con il paesaggio.
- **Valorizzazione del paesaggio:** con risanamenti e nuove costruzioni delle infrastrutture di trasporto principali – ferrovia, Autostrada A2 – devono essere sfruttati anche i potenziali di valorizzazione paesaggistica ed ecologica.
- **Sviluppo dei centri:** i centri rurali e regionali – come Airolo, Münster, Sedrun – vanno rafforzati indirizzando lo sviluppo degli insediamenti in queste regioni, in modo da contrastare la dispersione.
- **Approvvigionamento di base:** va garantito il servizio pubblico, l'infrastruttura di base in materia di trasporti pubblici, telecomunicazioni, servizi, ecc.
- **Convertire i terreni militari:** conformemente al piano settoriale, le vecchie installazioni dell'esercito e della difesa nazionale devono essere convertite o recuperate come nel caso del "centro d'infrastruttura di Andermatt".

#### 4.4.11 Vallese

Situato nel cuore delle Alpi, aperto verso l'area metropolitana del Lemano, il Vallese si contraddistingue come luogo di transito tra il Nord e il Sud dell'Europa, regione turistica rinomata, grande produttore agricolo e viticolo, luogo di produzione di energia e sede di industrie importanti.

La Pianura del Rodano è il principale spazio vitale ed economico, in cui si concentrano anche i migliori terreni agricoli. È qui, attorno ai centri urbani, che si sono sviluppati principalmente gli insediamenti. Le attività turistiche sono diffuse in alcuni grandi centri turistici e in numerosi villaggi tradizionali situati nelle valli laterali. Alcuni Comuni di montagna assistono a un esodo della popolazione verso la pianura.

L'apertura della galleria di base del Lötschberg ha migliorato sensibilmente l'accessibilità della regione, segnatamente avvicinando l'Alto Vallese agli spazi urbani di Zurigo, Basilea e Berna e rafforzando l'importanza dell'asse ferroviario Berna-Milano.

Considerata la situazione particolare del Vallese, le strategie generali applicabili allo spazio alpino possono essere completate e concretizzate.

#### Strategie per il Vallese

- **Interconnessione dei centri urbani:** limitare la dispersione urbana e l'aumento del traffico di pendolari rafforzando l'attrattiva dei centri e incoraggiando la cooperazione intercomunale e la pianificazione regionale. Densificare e rinnovare l'ambiente urbano esistente, migliorando la promiscuità funzionale e la qualità di vita attraverso la creazione di progetti urbani integrati. Controllare la periurbanizzazione riducendo le zone edificabili sovradimensionate, limitando il consumo di suolo ancora edificabile e migliorando la messa a disposizione di terreni vicini alle fermate dei trasporti pubblici. Rafforzare l'edificazione compatta. Collocare i centri commerciali e ricreativi in prossimità dei centri urbani.
- **Mantenimento dell'attrattiva dei centri turistici:** controllare lo sviluppo dei centri turistici incentivando modi di abitare densificati e uno spazio vitale favorevole per la popolazione residente. Assicurare un equilibrio tra natura e svago in modo da salvaguardare il paesaggio e l'ambiente. Vigilare sulla qualità dell'urbanizzazione alpina e sul rispetto dell'architettura tradizionale. Riequilibrare le stagioni e diversificare le attività economiche e turistiche, rafforzando al contempo il turismo alberghiero e controllando la costruzione di abitazioni secondarie.
- **Integrazione nell'area metropolitana del Lemano e nel sistema urbano delle città svizzere ed europee:** mantenere e rafforzare l'attrattiva economica della regione assicurando un'integrazione funzionale della rete dei centri nell'area metropolitana del Lemano e cercando dei partenariati con Berna e la rete dei centri dell'Altopiano occidentale. Assicurare inoltre collegamenti di qualità con le metropoli svizzere di Zurigo e Basilea nonché con il Nord Italia.
- **Valorizzazione della pianura del Rodano come spazio multifunzionale:** risistemare la pianura del Rodano nell'ambito della correzione del fiume, cercando segnatamente di integrare lo sviluppo economico in una visione d'insieme dello sviluppo territoriale. Vigilare su uno sviluppo concentrato dell'urbanizzazione e su un

raggruppamento delle aree di attività attorno a poli di sviluppo economico. Conservare la struttura dei villaggi della pianura del Rodano, mantenendo al contempo condizioni favorevoli allo sfruttamento agricolo e viticolo. Salvaguardare il paesaggio, assicurare un'integrazione ottimale degli impianti di trasporto e approvvigionamento energetico, collegare i biotopi e gli spazi vitali per l'uomo, gli animali e le piante.

- **Sviluppo sostenibile delle valli laterali:** favorire il mantenimento della popolazione residente assicurando segnatamente un approvvigionamento sufficiente in beni e servizi. Cercare una coabitazione ottimale tra sviluppo turistico, attività agricole e attività industriali e artigianali. Adattare e rendere redditizia l'agricoltura di montagna, ridurre l'abbandono delle terre agricole e limitare l'avanzata del bosco. Sviluppare altre forme di turismo oltre a quelle legate agli sport invernali. Sfruttare meglio le energie rinnovabili come la legna, la forza idrica, l'energia solare o l'energia eolica. Conservare i vecchi villaggi e i paesaggi tradizionali.
- **Conservazione dello spazio naturale e del paesaggio:** sviluppare un'offerta diversificata di turismo dolce, approfittando delle specificità locali. Preservare i biotopi e conservare il patrimonio naturale.
- **Cooperazione transfrontaliera:** rafforzare la cooperazione con le regioni limitrofe, segnatamente con i Grigioni, il Ticino e Uri nella regione del San Gottardo, con la Francia e l'Italia nella regione del Monte Bianco e delle Portes du Soleil, con il Cantone di Berna per le questioni legate al corridoio del Lötschberg e alla gestione degli spazi turistici e naturali situati sul confine tra i due Cantoni nonché con il Cantone di Vaud nello Chablais. La cooperazione transfrontaliera con le regioni confinanti va approfondita, in particolare nell'ambito dei processi Spazio Monte Bianco e Regione Insubria.

#### 4.4.12 Svizzera sudorientale

A differenza del Vallese, chiaramente definito da una valle principale con numerose valli laterali, la Svizzera sudorientale presenta una struttura territoriale più complessa: il «Paese delle 150 valli» è molto articolato e orientato in varie direzioni – non da ultimo a causa del corso dei fiumi.

Con il suo agglomerato, Coira costituisce non solo il centro più grande ed economicamente più forte della Svizzera sudorientale, bensì anche il principale punto di collegamento verso nord – segnatamente verso Zurigo, ma anche verso il Vorarlberg e lo spazio del lago di Costanza. Gli altri due spazi urbani grigionesi – Davos e St. Moritz/Alta Engadina – sono fortemente improntati al turismo. La struttura dei centri è completata da altre importanti destinazioni turistiche e da vari piccoli centri rurali situati nelle valli.

**Coira: il centro**

La posizione dei Grigioni nel sud-est della Svizzera e la sua struttura determinano varie sfide e indirizzi corrispondenti – a complemento delle strategie per l'intero spazio alpino.

#### Strategie per la Svizzera sudorientale

- **Rete dei trasporti:** rafforzare il collegamento con l'area metropolitana di Zurigo – e quindi anche con l'aeroporto nonché con i raccordi alla rete ferroviaria ad alta velocità (RAV) – in particolare eliminando le insufficienze di capacità dei trasporti pubblici e creando collegamenti diretti con i mezzi pubblici. Migliorare e potenziare i collegamenti e i contatti con lo spazio del lago di Costanza e il Liechtenstein/Vorarlberg. A tal fine occorre potenziare la tratta della Valle del Reno e provvedere al collegamento transfrontaliero delle reti ferroviarie nella Valle del Reno alpina.
- **Accesso ai centri turistici:** assicurare all'interno dei Grigioni un accesso rapido ai principali centri turistici, soprattutto mediante l'eliminazione delle carenze di capacità dei trasporti pubblici. L'asse St. Moritz–area metropolitana di Milano è molto importante per il turismo – e quindi anche per l'afflusso di pendolari – e di conseguenza va sviluppato.
- **Cooperazione:** promuovere la cooperazione transfrontaliera nell'area del lago di Costanza, nella Valle del Reno alpina nonché nelle valli situate a sud e a est – triangolo retico nell'area di frontiera Bassa Engadina-Val Montastero-Vinschgau-Landeck e nell'area Poschiavo/Valtellina.

#### **4.4.13 Relazioni strategiche tra singole aree d'intervento**

Accanto alle aree d'intervento, per lo sviluppo territoriale della Svizzera sono fondamentali alcuni assi relazionali che vanno oltre il perimetro delle singole aree d'intervento:

##### ***Basilea – Zurigo***

Tra Basilea e Zurigo vi sono importanti interdipendenze economiche e funzionali, che si esprimono tra l'altro in corrispondenti relazioni di pendolari e scambi economici. In futuro è presumibile che queste interdipendenze aumenteranno ulteriormente e a lungo termine non è esclusa la formazione di una regione metropolitana Svizzera settentrionale. L'asse Basilea-Zurigo va pertanto rafforzato:

- Nell'ambito dell'economia della conoscenza le due aree metropolitane non hanno solo interessi concorrenti, bensì anche comuni. È quindi importante la cooperazione nell'ambito delle scuole universitarie e del politecnico federale.
- Affinché queste relazioni funzionino, l'asse di traffico Basilea–Zurigo va rafforzato in misura sostanziale, intensificando così anche le sinergie tra i due aeroporti di Zurigo e Basilea-Mulhouse.

**Forte interazione  
Basilea-Zurigo**

##### ***Centri turistici internazionali – bacino del Lemano – area metropolitana di Zurigo – area della capitale Berna***

I centri turistici alpini internazionali hanno vari punti in comune con l'area metropolitana di Zurigo e la rete metropolitana del bacino del Lemano nonché la regione della capitale Berna. Sono una destinazione comune per turisti internazionali, sono integrati nella rete internazionale dei trasporti e dipendono da vie di comunicazione efficienti tra le aree metropolitane e i centri turistici. Per Zurigo in primo piano vi sono le destinazioni grigionesi nonché Lucerna e – a seconda degli sviluppi – l'area del San Gottardo. Per l'area del Lemano, le destinazioni vallesane e per Berna, l'Oberland bernese e in parte le destinazioni vallesane. Per rafforzare questi assi, gli attori coinvolti devono dichiarare i loro interessi comuni e adottare misure corrispondenti (p. es. nei trasporti o nel marketing turistico).

**Interessi comuni delle  
metropoli, della regione  
della capitale Berna e  
delle destinazioni  
turistiche**

##### ***Zurigo–Ticino–Milano***

Con l'entrata in funzione della NFTA del San Gottardo, i tempi di percorrenza tra sistema urbano ticinese e Zurigo si accorceranno sensibilmente. Diventeranno così possibili nuove relazioni, che potrebbero anche aprire ulteriori potenziali economici. Gli attori degli spazi di Zurigo e del Ticino devono elaborare misure volte a potenziare le loro relazioni nell'ambito dell'economia, del turismo e della formazione e adoperarsi congiuntamente per migliorare i rapporti con l'area metropolitana di Milano.

**La NFTA promuove le  
relazioni transalpine**

## 4.5 Assi di collegamento

### 4.5.1 Asse Nord-Sud

L'asse Nord-Sud (corridoi del San Gottardo, del Lötschberg-Sempione, del San Bernardino) è fondamentale per la Svizzera. È il principale asse di transito internazionale delle merci su strada e rotaia. Ma è anche un importante asse di transito per il traffico viaggiatori da e verso i Paesi del Nord o del Sud Europa. Questo asse assicura infine buona parte del traffico interno attraverso le Alpi.

Negli anni scorsi sono stati autorizzati ingenti investimenti su quest'asse, volti segnatamente a trasferire dalla strada alla rotaia una parte del traffico merci che attraversa la Svizzera, e altri saranno autorizzati nei prossimi anni. Le infrastrutture esistenti hanno degli effetti territoriali chiave per le regioni interessate, ma anche per l'intero Paese.

Con le due gallerie ferroviarie di base e singoli assi di accesso sono stati fatti passi importanti per adeguare questo asse.

#### **Sfide**

Una sfida essenziale consisterà nell'assicurare gli accessi nord e sud - anche a livello transfrontaliero. Si tratterà di mettere a disposizione le capacità necessarie per il traffico di transito, senza compromettere in misura determinante le possibilità di sviluppo del traffico nazionale e regionale. Contemporaneamente bisogna tenere conto delle condizioni territoriali quadro e delle ripercussioni delle nuove strategie gestionali e delle nuove infrastrutture.

#### **Strategie per l'asse Nord-Sud**

- **Allacciamento dell'asse Nord-Sud su entrambi i versanti:** assicurare al più presto l'allacciamento transfrontaliero dell'asse di transito in coordinamento con i partner stranieri.
- **Coordinamento dei bisogni di transito con il traffico nazionale e regionale:** garantire che i bisogni del traffico di transito non compromettano lo sviluppo del traffico nazionale e regionale.

### 4.5.2 Asse Est-Ovest

L'asse Est-Ovest svolge un ruolo fondamentale per i collegamenti entro i confini nazionali e l'accessibilità degli spazi economici situati tra Ginevra e la Svizzera orientale. Contemporaneamente crescerà il suo significato per l'integrazione della Svizzera nella rete europea dei trasporti.

L'asse ha una capacità straordinaria soprattutto tra Ginevra e Winterthur – salvo qualche eccezione – e influenza in misura determinante lo sviluppo territoriale ed economico lungo questo asse.

#### **Sfide**

Già oggi sussistono in parte conflitti di capacità tra il traffico regionale e nazionale, destinati a inasprirsi a causa del traffico di transito e dei bisogni di potenziamento del traffico nazionale. Il suo potenziamento in direzione di Monaco e da Ginevra in direzione di Lione, inoltre, non soddisfa le esigenze di un'integrazione efficiente nella rete europea dei trasporti.

### Strategie per l'asse Est-Ovest

- **Garanzia del proseguimento in direzione di Ginevra e Monaco:** adottare misure gestionali e/o infrastrutturali per garantire un collegamento il più possibile efficiente della Svizzera orientale con Monaco e di Ginevra con Lione.
- **Coordinamento del traffico nazionale e regionale:** assicurarsi che i bisogni del traffico nazionale siano conciliati con quelli del traffico regionale.

### 4.5.3 Assi di collegamento turistico

La Svizzera dispone di due assi di collegamento di carattere prevalentemente turistico: da Montreux a San Gallo via Gstaad, Interlaken, Brünig, Lucerna, lago di Zurigo e da Zermatt a St. Moritz attraverso la Furka, l'Oberalp e Coira. A medio termine potrebbe svolgere funzioni analoghe anche la tratta montana attraverso il San Gottardo.

Questi assi svolgono un ruolo importante per l'attrattiva turistica e l'immagine della Svizzera.

#### **Sfide**

La conservazione e il continuo ammodernamento della gestione e dell'offerta di collegamenti attrattivi, il più possibile continui, presuppone un notevole dispendio da parte degli interessati, che non si giustifica sempre con la semplice funzione di accesso del collegamento.

### Strategie per gli assi di collegamento turistico

- **Conservazione e ulteriore sviluppo dell'offerta:** conservare e sviluppare ulteriormente gli assi di collegamento turistici, componenti essenziali della destinazione turistica Svizzera.

## 5 Progetti chiave

L'attuazione di uno sviluppo territoriale sostenibile pone grandi sfide a tutti gli interessati. In relazione ad alcuni temi e sfide sorgono interrogativi particolarmente complessi, che non possono essere risolti con le procedure e i metodi correnti. Parallelamente, è nell'interesse di tutta la Svizzera elaborare soluzioni sostenibili, denominati temi chiave.

Spesso si pongono interrogativi simili in spazi differenti. Non è possibile né opportuno affrontare queste tematiche contemporaneamente in tutti gli spazi. Bisogna invece sperimentare e provare come gestire la problematica specifica del tema chiave a titolo esemplare su uno o due progetti. Le esperienze ricavate da questi progetti chiave devono poi poter essere sfruttate per lanciare altri progetti.

I progetti chiave si contraddistinguono per la loro influenza, le loro sfide d'importanza nazionale nonché la loro complessità tecnica e politica. Di norma impongono nuove forme di collaborazione tra la Confederazione, i Cantoni, le città e i Comuni, eventualmente anche i privati. Questi progetti richiedono coraggio e volontà di sperimentare approcci innovativi e non convenzionali e se necessario di riprovare più volte.

Il Progetto territoriale Svizzera propone sei temi chiave, che nell'ottica odierna sono considerati fondamentali per la sua attuazione, anche se non è da escludere che ne debbano essere elaborati altri qualora mutassero le condizioni quadro. Per ogni tema chiave sono proposti uno o due progetti chiave esemplari. Anche qui vi è sufficiente flessibilità per affrontare altri progetti.

Qui di seguito il Progetto territoriale descrive i temi chiave e i corrispondenti progetti chiave. Gli obiettivi, l'organizzazione e il calendario dettagliati dovranno essere negoziati successivamente dagli interessati. Ad accomunare i progetti chiave proposti è il fatto che vi è un bisogno d'intervento urgente e che le misure corrispondenti devono essere avviate al più presto.

### 5.1 Poli di sviluppo metropolitani

Anche in futuro, le aree metropolitane registreranno un marcato dinamismo a livello di sviluppo demografico ed economico e svolgeranno quindi un ruolo fondamentale per l'evoluzione economica della Svizzera. Al tempo stesso, nel raffronto internazionale si contraddistinguono per un'eccezionale qualità di vita, dovuta tra l'altro alle caratteristiche paesaggistiche. È quindi importante per tutta la Svizzera consentire questo dinamismo senza favorire un'ulteriore dispersione degli insediamenti delle aree metropolitane e mettere a repentaglio la loro elevata qualità di vita.

Il dinamismo dello sviluppo va quindi concentrato prioritariamente nei poli di sviluppo metropolitano. Queste aree si trovano all'interno dei cuori urbani o lungo i principali assi di sviluppo. Si distinguono per un potenziale di sviluppo ben al di sopra di 10'000 abitanti e posti di lavoro. Di norma travalicano i confini comunali, cantonali e nazionali. Il loro sviluppo pone particolari sfide agli interessati a causa dei molteplici conflitti e della complessità territoriale e istituzionale. In particolare bisognerà trasformare

grandi superfici in quartieri con un elevato valore dal punto di vista urbanistico, assicurare in queste aree uno sviluppo sociale equilibrato, plasmare lo spazio naturale e ricreativo all'interno delle città (parchi all'interno degli agglomerati), valorizzare e densificare le zone già edificate fino a farne quartieri urbani e assicurare le vie di comunicazione senza intaccare la qualità ambientale.

### ***Progetto chiave esemplare: Ginevra La Praille – St. Julien***

La particolare sfida di quest'area sta nel suo contesto transfrontaliero. I meccanismi che fanno scattare uno sviluppo dinamico e sostenibile al tempo stesso sono il potenziamento della rete di tram e la costruzione della CEVA. Lo sviluppo lungo questo asse di trasporto pubblico permette di evitare la dispersione degli insediamenti verso la periferia.

L'agglomerato Franco-Valdo-Ginevrino ha avviato i lavori corrispondenti in base al suo programma d'agglomerato. I partner sono il Cantone di Ginevra, i Comuni ginevrini e le collettività francesi.

### ***Progetto chiave esemplare: Limmattal – Zurigo ovest – Glattal***

L'area all'interno del triangolo Limmattal – Zurigo ovest – Glattal è una delle più dinamiche della Svizzera. In quest'area esistono solo primi abbozzi di sforzi in vista di una strategia transfrontaliera. Nei prossimi anni sono previsti grandi investimenti nell'infrastruttura dei trasporti per migliorarne l'accessibilità. Dalla riconversione dell'aerodromo di Dübendorf scaturiscono inoltre nuove possibilità di sviluppo. Contemporaneamente vi è un notevole bisogno di coordinamento territoriale per potenziare l'aeroporto di Zurigo-Kloten.

Tra gli obiettivi principali di questo progetto chiave figura quello di elaborare una strategia di sviluppo transfrontaliero per quest'area. L'iniziativa può provenire da uno dei partner coinvolti o dalla Confederazione.

## **5.2 Aree particolarmente influenzate da progetti infrastrutturali attuali o futuri**

Le grandi infrastrutture influenzano lo spazio circostante in molteplici modi. Di norma la pianificazione dell'infrastruttura verte soprattutto sulla sua configurazione tecnica ottimale e sull'integrazione locale. Finora le conseguenze su larga scala, tenendo conto di altre infrastrutture e dello sviluppo del territorio, sono state praticamente ignorate.

In futuro bisognerà sempre più spesso prendere spunto da queste infrastrutture per sviluppare strategie per l'intero territorio, in modo da affrontare in modo ottimale le opportunità e i rischi dei cambiamenti territoriali.

### ***Progetto chiave esemplare: pianura della Reuss***

La pianura della Reuss nel Cantone di Uri è già contraddistinta dalla forte presenza di infrastrutture (linee dell'alta tensione, autostrada, ferrovia). La NFTA rafforzerà ulteriormente questa situazione. La pianura si distingue inoltre per uno sviluppo degli insediamenti poco coordinato. Sono già stati fatti vari tentativi di sviluppo globale e nei prossimi anni si tratterà di consolidarli e di avviarne l'attuazione.

### **5.3 Sviluppo economico, sociale ed economico di aree paesaggistiche aperte**

Contrariamente ad altri Paesi (anche europei) meno densamente popolati, la Svizzera conta poche aree paesaggistiche che possono essere definite «aperte». Malgrado uno sviluppo moderato, queste aree restano contraddistinte in misura determinante dal paesaggio aperto. La crescita dell'urbanizzazione degli ultimi decenni ha gradualmente cancellato queste aree. Sono quindi diventate ancora più preziosi.

Queste aree paesaggistiche aperte non possono essere protette di per sé (ai sensi della legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio). In particolare, non devono trasformarsi in musei né sparire quali paesaggi culturali (p. es. in seguito a rimboschimento). Il loro destino deve essere deciso d'intesa con la popolazione locale.

#### ***Progetto chiave esemplare: Parco tecnologico del Giura***

La catena del Giura costituisce una regione economica importante, ad alta tecnologia, orientata verso l'orologeria e la microtecnica. Si contraddistingue da una mescolanza di città e villaggi, un'economia decentrata, paesaggi e un patrimonio architettonico notevoli e un'importante dimensione transfrontaliera.

#### ***Progetto chiave esemplare: Emmental / Entlebuch***

L'Emmental e l'Entlebuch costituiscono uno spazio economico, vitale e paesaggistico tra gli spazi urbani di Aarau, Berna e Lucerna. Finora, lo sviluppo economico e territoriale di quest'area non ha praticamente intaccato la qualità del paesaggio collinare aperto. Con la Riserva della Biosfera dell'Entlebuch è stato fatto un primo passo per unire questa qualità eccezionale a uno sviluppo economico moderato.

È necessario portare avanti e approfondire a livello intercantonale questi approcci per conciliare lo sviluppo economico e territoriale con la salvaguardia del paesaggio aperto.

### **5.4 Gestione dei “letti freddi” nei centri turistici**

La costruzione di residenze secondarie influenza in misura determinante i centri turistici. Questo sviluppo minaccia il paesaggio e rappresenta una sfida economica a lungo termine per i Comuni interessati, dal momento che le abitazioni secondarie, pur essendo inoccupate, utilizzano le infrastrutture pubbliche e non disponibili per altri potenziali ospiti per la maggior parte dell'anno. Con quali approcci e modelli cambiare la destinazione delle abitazioni secondarie già esistenti da “letti freddi” in residenze di vacanza utilizzate in modo più regolare e come utilizzare sin dall'inizio secondo questo principio le future abitazioni secondarie?

#### ***Progetto chiave esemplare: Davos***

Considerando una delle destinazioni turistiche internazionali, bisogna analizzare a titolo esemplare, la gestione delle residenze secondarie attuali e future, e inseguire elaborare delle strategie e attuarle.

## **5.5 Governance nelle aree metropolitane e nei grandi spazi urbani**

Negli ultimi anni è stato possibile intensificare e potenziare la collaborazione all'interno degli agglomerati. Le cooperazioni svolgono un ruolo crescente nelle grandi aree urbane, come p. es. le aree metropolitane. La sfida consiste nell'identificare gli interessi comuni con un numero elevato di attori a livello cantonale e comunale ed elaborare strategie e progetti congiunti.

### ***Progetto chiave esemplare: conferenza metropolitana di Zurigo***

Gli attori dell'area metropolitana di Zurigo stanno creando una conferenza metropolitana. Questi sforzi vanno intensificati e, se del caso, sostenuti dalla Confederazione.

### ***Progetto chiave esemplare: governance nella regione della capitale Berna***

Nella regione della capitale Berna bisogna instaurare una collaborazione tra l'agglomerato di Berna e gli altri agglomerati della regione (Friburgo, Thun, Bienne, Soletta, Burgdorf, eventualmente Neuchâtel).

Assieme ai principali attori cantonali e comunali di quest'area bisogna valutare le possibilità e i potenziali di una collaborazione più stretta, eventualmente basandosi sui lavori per il progetto modello "sistema urbano di Berna". L'obiettivo è di rafforzare la regione della capitale Berna ed eventualmente svilupparla fino a farne una quarta regione metropolitana.

## **6 Attuazione del Progetto territoriale**

Il Progetto territoriale costituisce un punto di riferimento, a tutti i livelli, per le organizzazioni private e pubbliche nello svolgimento di compiti che si ripercuotono sull'organizzazione territoriale.

I capitoli precedenti mettono in risalto la necessità di un'impostazione strategica dello sviluppo territoriale delle città, delle campagne e del paesaggio per concretizzare la visione di una Svizzera competitiva, solidale e responsabile nei confronti dell'ambiente. Forniscono anche indicazioni sulle misure da adottare nei vari tipi di spazio ed evidenziano i progetti su cui dovrebbero concentrarsi gli sforzi delle autorità interessate ai vari livelli.

L'evoluzione perseguita richiede una migliore risposta alle sfide interterritoriali e intersettoriali nonché, in parallelo, un adeguamento delle procedure di gestione del territorio. Occorrono pertanto sforzi di cooperazione a vari livelli:

- > gestire lo sviluppo territoriale in un'ottica locale e globale,
- > lavorare per progetti,
- > rafforzare le cooperazioni e i partenariati pubblici-privati,
- > assicurare la coerenza.

### **6.1 Gestire lo sviluppo territoriale in un'ottica locale e globale**

Per rispondere meglio alle sfide intersettoriali e interterritoriali, i metodi di governance classici devono essere completati con forme d'intervento innovative, che permettano di superare i limiti di competenza o i confini territoriali.

La corretta valutazione delle sfide territoriali da parte di un'unica autorità comporta, per i servizi competenti nei vari settori, una lettura comune dei problemi riscontrati, un'armonizzazione delle politiche settoriali attuate nonché uno stretto coordinamento delle misure previste.

Per problemi simili devono essere adottate soluzioni simili quando, sullo stesso territorio vengono esercitate le attività di autorità di vari livelli.

Il superamento dei confini territoriali presuppone, da parte delle autorità interessate, un approccio congiunto nei confronti dei problemi riscontrati sul territorio nonché l'attuazione di soluzioni comuni – p. es. tra i Comuni di uno stesso agglomerato o regione rurale, tra regioni o Cantoni vicini o con le regioni transfrontaliere.

Tutti questi approcci intersettoriali e interterritoriali dovranno inoltre essere coordinati per ottimizzare l'efficacia degli sforzi intrapresi nell'ottica dello sviluppo territoriale perseguito.

### **6.2 Lavorare per progetti**

I piani di sviluppo territoriale – a livello locale, regionale, cantonale o nazionale – fissano le condizioni generali a cui potranno essere esercitate le attività pubbliche o private previste in una determinata area.

Questa procedura conserva la sua pertinenza e validità anche in futuro. Ciononostante, in molti casi, non incita abbastanza gli attori interessati ad agire nel senso dello sviluppo territoriale auspicato – i piani elaborati non vengono attuati e restano lettera morta.

L'attuazione di progetti concreti (ad es. per migliorare l'attrattiva di una regione, per la costruzione di grandi infrastrutture e l'integrazione nel territorio, per l'inserimento in un parco naturale o per lo sviluppo di una strategia coordinata volta a promuovere il turismo) che riunisce attori pubblici e privati attorno a un obiettivo comune, è uno strumento efficace per avviare e sostenere lo sviluppo territoriale. Tali progetti possono essere previsti per gli spazi funzionali, come le aree metropolitane, gli agglomerati o gli spazi rurali, ma anche per favorire la cooperazione tra città e campagna o la cooperazione transfrontaliera o ancora per migliorare la qualità di vita o il paesaggio di regioni con un calo demografico, che hanno subito danni dovuti alle forze naturali o che subiscono importanti perturbazioni.

I progetti concreti obbligano a superare i limiti di competenza o i confini territoriali e richiedono misure innovative che prescindono dal contesto previsto dalla legge. La sfida principale consiste nel designare un'entità responsabile, in grado di lanciare, promuovere, finanziare e attuare il progetto.

### **6.3 Rafforzare le cooperazioni e i partenariati pubblici-privati**

Lo sviluppo territoriale non riguarda solo le autorità. Il Progetto territoriale e i piani di sviluppo territoriale servono da cornice per le decisioni d'insediamento o d'investimento delle economie domestiche private e delle imprese. Una stretta cooperazione con gli ambienti economici e le imprese nell'ambito della definizione degli obiettivi e delle misure di pianificazione permette di generare sinergie e complementarità tra l'azione dello Stato e dei privati e può sostenere efficacemente lo sviluppo territoriale auspicato.

### **6.4 Migliorare la coerenza**

La pletera di progetti, cooperazioni e partenariati tra gli attori dello sviluppo territoriale non deve intaccare la coerenza globale. La sorveglianza delle misure intraprese e delle relative interazioni e ripercussioni sul territorio risulta quindi imprescindibile. I piani di utilizzazione devono essere costantemente riesaminati ed adeguati alle nuove e mutate circostanze. Anche i progetti, se necessario, devono essere modificati.