

3. Schizzi regionali e quadri sintesi

3.1 Che cos'è uno schizzo

Lo **schizzo** non mira a copiare la realtà né a darne un'immagine semplificata: lo schizzo è frutto di **scelte** operate dal docente e comprende sia elementi visibili sul territorio (p. es. un asse di traffico) che elementi percepibili anche se non direttamente visualizzabili (per es. una tendenza di sviluppo).

Lo schizzo è insomma il riassunto sotto forma grafica di un discorso: esso è un modello e, come tale, mira alla comprensione d'assieme (strutture e processi).

3.2 Costruzione degli schizzi

Procediamo dagli insiemi regionali verso le città-agglomerato:

3.2.1. I fattori ritenuti per la costruzione degli schizzi

- La *morfologia* e l'*idrografia* dettano la tradizionale divisione fra Sopra e Sottoceneri; riprendiamola, anche se non dobbiamo dimenticare che le grandi vie di comunicazione (asse ferroviario e autostradale) hanno tolto importanza a questa suddivisione. Per contro la morfologia gioca un ruolo importante a una scala più fine, in relazione con l'organizzazione del territorio negli agglomerati.
- L'*asse ferroviario* ha unificato il Cantone e nel contempo ha diviso il Sopraceneri fra il Locarnese (Valle Maggia compresa) e il resto di quest'area. Locarno è l'unica realtà urbana a non trovarsi sull'asse Nord-Sud. Per molto tempo, durante il periodo ferroviario (fino agli anni '60), Locarno conobbe così un certo svantaggio di *situazione* geografica; uno svantaggio tutto relativo, però, in quanto la città basò il suo sviluppo sulle caratteristiche del *sito* e su un'attività, quella turistica, che trae vantaggio dal fatto di non essere su un grande asse di transito.¹⁰
- L'importanza della ferrovia quale fattore d'organizzazione territoriale è tuttora ben leggibile nelle aree del Cantone che non hanno conosciuto forti sviluppi negli ultimi 20 anni: è il caso, per esempio, dell'area industriale della Bassa Leventina, sviluppatasi sin dall'inizio del secolo grazie al binomio ferrovia+idroelettricità.

¹⁰ La posizione di un insediamento, le sue caratteristiche di sviluppo sono tradizionalmente analizzate, in geografia, ricorrendo ai concetti di sito e situazione: il primo si occupa del supporto ambientale sul quale si sviluppa la città, il secondo fa per contro riferimento alla posizione della città rispetto ai grandi assi di comunicazione, alla sua rete urbana di appartenenza (città dominante o dominata), alla frontiera, ecc., insomma al ruolo da essa giocato rispetto a un contesto socio-economico più vasto.

- Nel corso degli ultimi 20 anni, *il polo di Lugano* ha conosciuto dinamiche di sviluppo diverse da quelle degli altri agglomerati: sul piano geografico, esse si esprimono attraverso fenomeni di specializzazione territoriale su larga scala che contrastano con le espansioni più promiscue (cioè multifunzionali) delle altre aree urbane del Cantone.

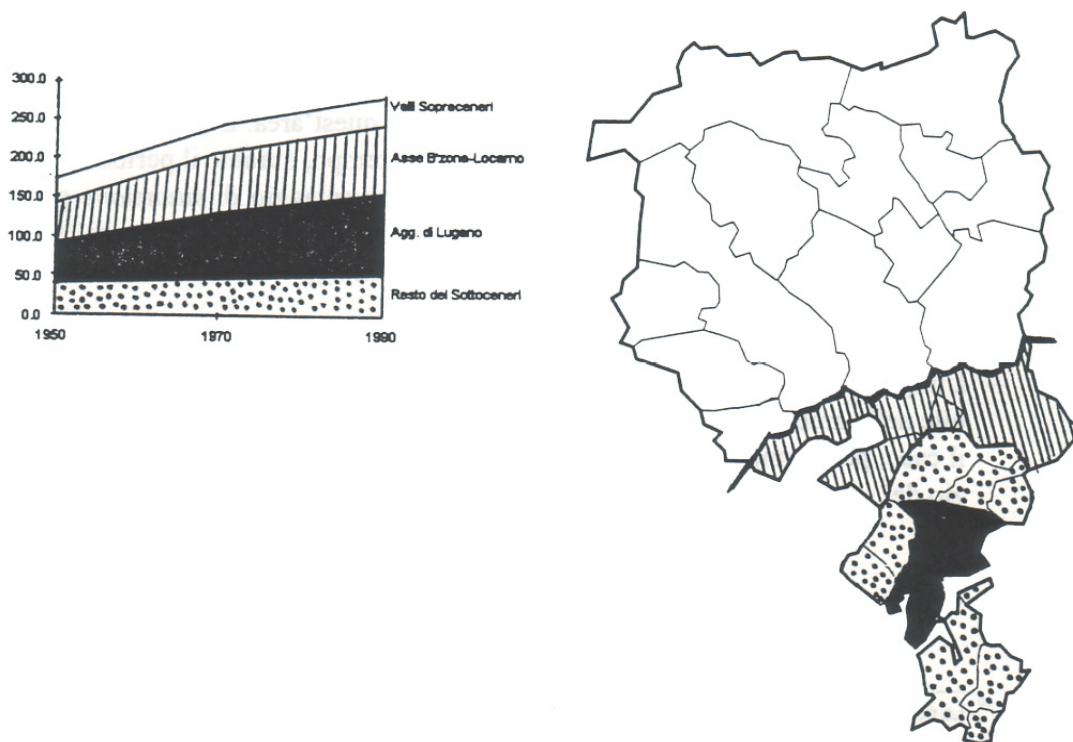
Il fenomeno è nuovo, per il Ticino, e non solo per le dimensioni raggiunte; è un segno del maggior dinamismo dell'area urbana luganese e l'effetto di un salto di qualità. Lugano è oggi l'unico agglomerato ticinese che rientra chiaramente nella categoria delle città medie a scala svizzera o nord-italiana. È in quest'area che il passaggio dall'agglomerato tradizionale alla città-regione è più leggibile.

- *La frontiera aperta* esercita effetti importanti quando vi sono forti densità umane dalle due parti della frontiera; è quanto succede nel Mendrisiotto e, secondariamente, nel basso Malcantone, tra Ponte Tresa e Agno. Per anni, la frontiera ha stimolato commerci tipici (benzina, cioccolata, sigarette...) e ha attirato industrie a forte intensità di manodopera. Si tratta di un tipo di crescita fragile, come ben sappiamo in questi anni. Da fattore di crescita e d'organizzazione territoriale, la frontiera potrebbe tramutarsi nel suo contrario.

In conclusione, la situazione attuale (crisi delle aree cresciute grazie all'asse ferroviario, e troppo dipendenti da quest'unico fattore, crisi delle aree di frontiera) potrebbe portare a un ricentramento della (scarsa) crescita all'interno del triangolo Lugano-Bellinzona-Locarno, con Lugano in posizione sempre più dominante rispetto ai due piccoli agglomerati sopracenerini.

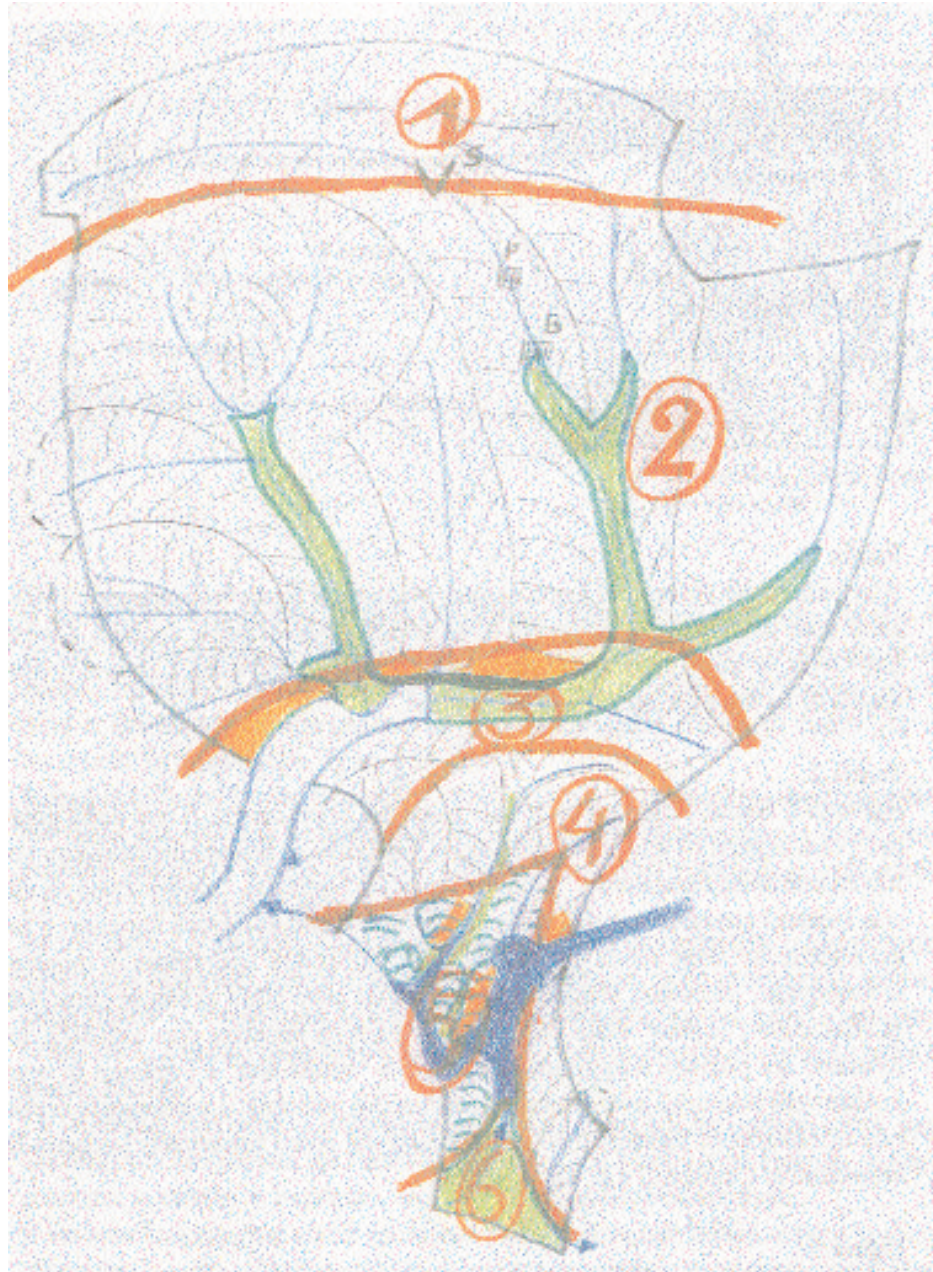
Figura 12: Evoluzione della popolazione residente in Ticino: 1950-1990

Legenda:
Per la definizione dei comprensori confronta
Figura 9.



3.2.2. Gli schizzi regionali

Figura 13 - Sopraceneri e Sottoceneri



Legenda:

1. Fascia delle alte valli; direzione Ovest-Est
2. Fascia delle valli profonde, a U. dir. Nord-Sud
3. Zona di convergenza del Sopraceneri:
dir. Est-Ovest (Piano di Magadino-
Lago Maggiore)
4. Cintura montuosa del Sottoceneri, fianco
Nord e fianco Est dello stesso
5. Colline del Ceresio
6. Triangolo Sud del Mendrisiotto

S, P, B Stalvedro, Piottino e Biaschina
(Gli scalini della Inverina)



Fondovalle pianeggianti (pianure)



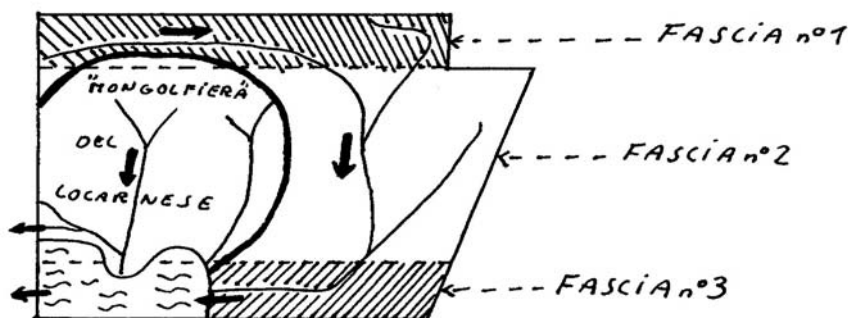
Piccoli balconi e piccole pianure e
conche della zona 5



Versanti rivolti a Sud (i solarium del
Locarnese o il Monte Brè nel Luganese)

Il Sopraceneri:

Figura 14: le 3 fasce del Sopraceneri (con il Moesano):



Fascia 1:

Alte valli, dalla Novena al Lucomagno: ovunque il fondovalle supera i 1000 m s/m. I versanti sono piuttosto concavi verso il fondovalle, cioè di facile accesso. Direzione generale Est-Ovest; si tratta della zona con i migliori pascoli estivi del Cantone (zona adatta per lo studio di un'azienda agricola di montagna).

Fascia 2:

Soltanto il fiume Ticino percorre le 3 fasce del Sopraceneri. A sud della gola dello Stalvedro (vedi Figura 13 e relativa legenda) il suo corso si orienta decisamente verso Sud. Siamo entrati nella Fascia delle "coltri pennidiche" (gneiss), caratterizzate da rilievi massicci con versanti convessi verso il basso (difficile accesso ai pascoli superiori e largo abbandono degli stessi: zona adatta per lo studio della crisi dell'agricoltura di montagna).

Il fondovalle, incassato, scende rapidamente da oltre 1000 m s/m ai circa 200 m del Piano di Magadino ("scalini" della Leventina, difficili da superare fino agli 800; zona adatta per lo studio dei percorsi d'aggiramento lungo le "strade alte" e i villaggi di versante). Anche le altre valli principali presentano caratteristiche analoghe. La principale eccezione al generale orientamento Nord-Sud è rappresentata dal solco trasversale Locarno-Domodossola, attraverso le Centovalli e la Val Vigizzo.

Fascia 3:

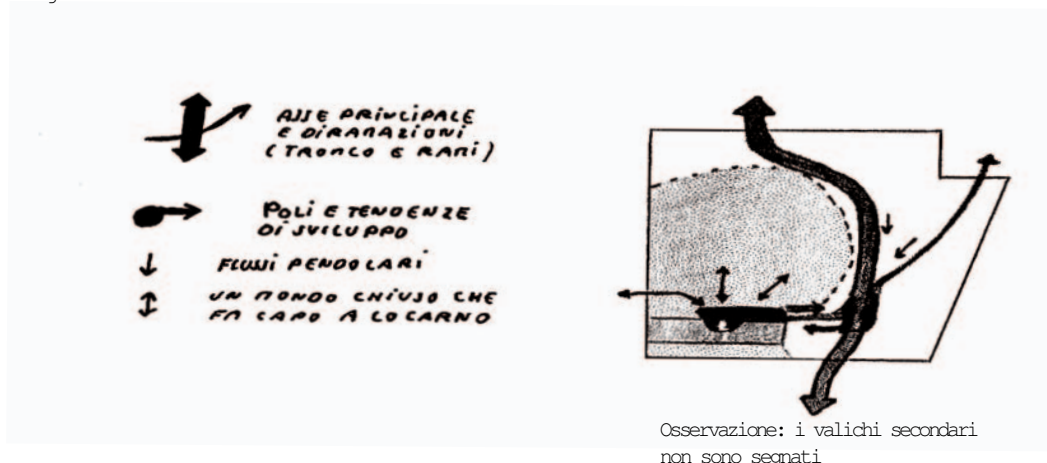
A partire dal gomito di Bellinzona, il Ticino si orienta in senso Est-Ovest, lungo l'asse Bellinzona-Piano di Magadino-Verbanò.

Quest'asse conferisce all'insieme formato dal Sopraceneri e dal Moesano un'evidente coesione morfologica, tanto più che i lati occidentale, settentrionale e orientale del quadrilatero sopracenerino sono in generale chiusi da alte catene montuose.

In conclusione, il Sopraceneri (con il Moesano) costituisce una tipica cellula alpina, come la Val d'Aosta o la Valtellina. Gli accessi principali a questo territorio sono rappresentati dal Monte Ceneri, dal San Gottardo e dal San Bernardino. I tre tunnel autostradali, completati dall'ingente investimento viario nel Locarnese, fanno di questa cellula il territorio meglio infrastrutturato di tutta l'area alpina.

Figura 15: Assi, poli e tendenze di sviluppo nel Sopraceneri

Legenda



Il periodo ferroviario ha fissato la rete urbana cantonale ed è proprio a livello di rete urbana che le differenze Est-Ovest emergono più chiaramente: nel Locarnese, al denso agglomerato sul delta, e più in generale alla sponda settentrionale del Verbano (da Tenero-Gordola a Brissago) si contrappone un grande retroterra vuoto di centri (la mongolfiera locarnese; in grigio sulla figura 15).

Lungo la valle del Ticino, per contro, procedendo dall'agglomerato bellinzonese verso Nord troviamo una rete ben gerarchizzata di centri minori: Biasca, con la bassa Leventina, rappresenta una realtà urbana di 10'000 abitanti, l'unica nel mondo delle valli settentrionali del Cantone, e poi Faido, Airolo, Malvaglia, Olivone.

Interessante è il caso di Acquarossa, insediamento storicamente talmente minore da non essere mai diventato comune: le capacità urbanizzanti delle diramazioni ferroviarie secondarie (ferrovia locale Biasca-Acquarossa), che hanno ovunque beneficiato essenzialmente i capolinea, l'hanno progressivamente trasformata in un piccolo polo di valle nel corso di questo secolo.

La tendenza principale è tuttavia rappresentata oggi dall'espansione degli agglomerati di Locarno e di Bellinzona sul Piano di Magadino: da Nord-Ovest (sponda destra) per quanto concerne la direttrice locarnese, da Sud-Est per quella bellinzonese.

È verosimile ipotizzare che il grandioso sistema di tunnel urbani appena realizzato nell'agglomerato Locarno-Ascona stimoli ancora maggiormente le relazioni con il Piano di Magadino e quindi l'orientamento dell'agglomerato verso quest'ultimo.

Il Piano di Magadino diventa sempre più chiaramente un laboratorio in cui è possibile leggere la competizione fra le varie funzioni (agricoltura, traffico, industria e depositi, residenza) per l'uso del suo territorio: è un tipico problema che tocca tutti gli *spazi interstiziali* del Cantone. Gli spazi interstiziali sono quegli spazi che si mantennero liberi fin quando dominò la trama del Ticino ferroviario; nel corso degli ultimi decenni essi sono diventati ambiti spazi per vari possibili usi del territorio. Questi ultimi entrano sovente in conflitto fra di loro: è questo il fenomeno detto della competizione fra funzioni. Il caso più avanzato in questo senso è senz'altro rappresentato dal Mendrisiotto (confronta osservazioni a zona 6, Fig. 16).