

CITTÀ ALPINE O CITTÀ RURALI? IL PERSISTERE DI UN'AMBIGUITÀ NELLA  
PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO IN SVIZZERA

Ruggero CRIVELLI<sup>1</sup>

**SOMMARIO**

Scopo del lavoro è mettere in risalto l'assenza del concetto di città alpina in Svizzera e di sottolinearne l'importanza nel contesto attuale. La pianificazione del territorio elvetica ha elaborato un concetto di rete urbana sotto il termine di metropolizzazione. Questa avvolge l'intero paese e forma una struttura inglobante tutta una serie di località di livelli diversi. Se è vero che l'idea di rete urbana, con tutti i suoi livelli, ingloba anche località insediate nelle Alpi, è anche vero che il carattere alpino di queste non viene mai identificato come tale. Ciò significa, a torto o a ragione, che esso non esiste, o perlomeno, che non ha un'importanza fondamentale. Quarant'anni fa si riconosceva allo spazio alpino una sua problematica mentre che oggi non viene più considerata se non in termini turistici o rurali. Da qui forse la difficoltà a riconoscere – anche da parte della maggioranza degli attori urbani alpini – una qualsiasi specificità alpina alle città, nell'ambito delle politiche a incidenza territoriale. Se lo si facesse, si rimetterebbe in discussione la ripartizione delle (limitate) risorse a disposizione delle grandi città o semplicemente la loro supremazia in un contesto di concorrenza territoriale.

---

<sup>1</sup> Dipartimento di Geografia, Università di Ginevra, 40, Bd. Pont-d'Arve, 1211 Genève 4,  
ruggero.crivelli@unige.ch,

## 1 Introduzione

Alcuni anni fa, Marie-Christine Fourny si poneva questa domanda: “[...]Cosa rivela allora la figura della città alpina e il suo uso nei discorsi? Un comodo e semplice riferimento di localizzazione? Oppure la ricerca di una nuova articolazione legata all’apparizione di nuove poste in gioco e di nuove forme di conflitti, spaziali ed ideologici?” (Fourny, 2001, p. 39). Le risposte a queste domande non sono evidenti. La localizzazione è senza dubbio un criterio pertinente, tuttavia, essa non è sufficiente. L'alpinità è anche una questione di identità, basata cioè sull'auto-riconoscimento dell'appartenenza alla montagna. E questo non è il caso per tutte le località situate nell'arco alpino o sui suoi contorni: alcune località mettono in risalto questa dimensione, mentre altre non lo fanno. Il fatto comunque che il carattere alpino venga, in qualche modo, messo in evidenza da alcune città, ma non da altre, è ben la dimostrazione che si tratti di poste in gioco. E' una scelta politica, una "scommessa" che una città fa sul suo futuro, dopo aver valutato i vantaggi e gli svantaggi legati a questo carattere.

La Svizzera è notoriamente un paese alpino e ci si potrebbe aspettare che questo aspetto si ripercuota anche sulla sua urbanità, tanto più che tre quarti della popolazione risiede in località urbane. Ma ciò non sembra essere il caso: il carattere alpino non appare quasi mai negli approcci ufficiali della Confederazione. Anzi, una rapida visita sul suo sito Internet permette di vedere che le Alpi non sono praticamente mai menzionate. E guardando più attentamente, ci si rende conto che il termine alpino non è mai associato alla città. Il rapporto che il paese ha con il carattere urbano è abbastanza delicato, in quanto ha impiegato molto tempo prima di essere ammesso e, probabilmente, continua ad essere interpretato in modo antagonistico alla montagna. I due termini, alpino e urbano, si escludono a vicenda, e questo non solo da parte di attori urbani, ma anche da parte di attori alpini.

## 2 Città e montagna, un'opposizione tenace

In un libro di Storia della Svizzera, ho trovato un'immagine del paese che riflette bene una delle sue caratteristiche fondamentali:

"... si comprende l'affermazione che si pone sulla bocca di un prelado italiano del XV secolo, ma che sembra ancor più esatta per il XVIII secolo: *confusio hominum divinitus servata*. La Confederazione svizzera era un edificio complicato, tenuto in piedi soltanto dalla Provvidenza divina." (Gilliard, 1975, p. 57)

L'autore cita le parole di un prelado del XV secolo per descrivere una situazione socio-politica di un XVIII secolo pre-rivoluzionario: avrei voglia di aggiungere che questa frase non è

totalmente priva di senso neppure all'inizio del XXI secolo. La Svizzera resta sempre un paese complicato. Molti sarebbero gli elementi che potrebbero spiegare questa "complessità", ma ce n'è almeno uno sul quale ci si può soffermare per capire il delicato rapporto con la città. Anche qui, prendiamo un'immagine della Svizzera d'altri tempi:

"L'intera Svizzera non è per così dire che una grande città divisa in tredici quartieri [i tredici Cantoni dell'epoca], alcuni sono nelle valli, altri lungo le colline, altri sulle montagne." (in Ferrata, 2007)

Sono parole scritte da Jean-Jacques Rousseau nel 1763. Dietro queste parole, ritroviamo uno dei paradossi che accompagnano probabilmente tutta la storia del paese: un paese di montagna – o di montagne – fatto di valli, colline, montagne, ma "interamente" città!

Sto sicuramente caricaturando, ma questa "qualità paradossale", la possiamo ritrovare costantemente in molte situazioni. La nascita e lo sviluppo della Confederazione ne sono un esempio. E' all'inizio del XIII secolo che gli abitanti del luogo "aprono la via del Gottardo" permettendo così il transito dei mercanti e delle loro merci, compreso il bestiame. È poi alla fine del XIII secolo che i Cantoni primitivi si rivoltano e affermano la loro autonomia. Poco più tardi, a partire dalla prima metà del XIV, comincia un processo di allargamento della Confederazione primitiva attraverso un gioco di alleanze con le città dell'Altipiano. Insomma, fin dall'inizio, se il paesaggio elvetico è di natura rurale e montano, le relazioni di potere sono di natura commerciale e urbana. Tuttavia, questo carattere urbano non viene mai affermato: anzi, al contrario, è spesso respinto o addirittura negato, e questo fino a poco tempo fa. Uno degli esempi forse più significativi della ripulsione elvetica per la città, la troviamo nei criteri statistici che definiscono ufficialmente lo statuto urbano di una località: 10'000 abitanti. In molti paesi, il limite è fissato a 5'000 abitanti, o addirittura a 2'000 e non è raro vedere le autorità municipali far di tutto per raggiungere questa soglia e il titolo di città che esso implica. In Svizzera, con un limite di 10'000 abitanti, poche sono le località che possono essere considerate urbane: una cinquantina, al massimo, contando le città isolate e le agglomerazioni. Se, indipendentemente dal numero di abitanti, contiamo tutti i comuni compresi in tutti gli agglomerati (più le città isolate), arriviamo ad un migliaio di località su un totale di 2'600 comuni attualmente. Un po' meno della metà, insomma, per tre quarti della popolazione concentrata in quegli insediamenti urbani. Il quarto restante vive in località varianti tra 2'000 e 5'000 abitanti.

Abbiamo dunque a che fare con un paese profondamente urbano, ma che ha difficoltà ad ammettere apertamente questo carattere: ancora nel 2000, il segretario comunale di Svitto, si

lamentava del fatto che il Comune avesse raggiunto e superato il limite fatidico dei 10'000 abitanti:

" In Svizzera la città, sinonimo di non-campagna, di negazione della salute morale e fisica, polo del cambiamento sociale e del conflitto, è stata sovente considerata come luogo dei disvalori." (Ferrata, 2007)

Siamo quindi in un paese che ha una rappresentazione del suo territorio relativamente lontana dalle sue reali trasformazioni strutturali.

### **3 La montagna in ritardo e l'emergenza della città**

Gli anni settanta rappresentano, a mio modo di vedere, un momento di rottura rispetto alla concezione politico-territoriale tradizionale. Tre esempi illustrano bene questo cambiamento

#### *3.1 Le regioni di montagna*

Gli anni settanta rappresentano la fine della forte crescita del Dopoguerra, periodo di prosperità economica, spesso qualificato anche di periodo di "surriscaldamento" economico. Tuttavia, è anche il momento in cui si prende coscienza che la crescita economica ha generato, parallelamente, delle disparità importanti nel territorio. E soprattutto, che il ritardo economico è particolarmente marcato nelle regioni di montagna, le quali presentano spesso anche i segni di un declino demografico.

Sul piano della rappresentazione nazionale, queste regioni, la cui economia – per usare un'espressione cara ad Angelo Rossi – è "a rimorchio", sono una minaccia al federalismo e il loro declino introduce una distorsione rispetto all'immagine di solidità diffuso dal mito delle montagne.

E' quindi in questo periodo che i poteri pubblici federali mettono a disposizione un credito a basso tasso di interesse (o addirittura senza) nel quadro di una nuova legge: la legge sugli investimenti nelle regioni di montagna (LIM). Le disposizioni legali permettono l'ottenimento di crediti per la creazione di infrastrutture, il cui scopo è quello di favorire un rilancio e uno sviluppo economico favorevole alle regioni e ai suoi abitanti. Senza entrare nei dettagli (oramai questa è storia economica), quel che è interessante, è il fatto che per la prima volta, viene a crearsi una struttura territoriale intermedia all'interno di quella tradizionale composta da Comuni, Cantoni e Confederazione. Una struttura che ha una certa autonomia sul piano della gestione delle risorse (non sul piano prettamente politico, perché le regioni non

dispongono di un sistema legislativo-esecutivo classico). E' forse la prima vera e propria azione politica nei confronti della montagna che non sia settoriale, bensì territoriale. Il primo atto di riconoscimento ufficiale dell'esistenza politica della montagna: anche se questo riconoscimento poggia sull'idea di un ritardo. E, oltre a ciò, la necessità di disporre regionalmente di una località centrale in grado di polarizzare e organizzare lo spazio regionale per essere riconosciuti come regione, non è senza importanza: anche qui, è forse la prima volta che si riconosce alla montagna la presenza nel suo interno di un carattere urbano.

### *3.2 Il concetto direttore dell'organizzazione del territorio nazionale*

Nel 1973 (quindi parallelamente a quanto succede rispetto alla montagna) la Confederazione pubblica un lavoro del Politecnico di Zurigo. Si trattava di prendere delle misure per contenere e ridistribuire le risorse in maniera da correggere le disparità e il disordine territoriale: sono anni dove si costruisce dappertutto, dove si "divorano i paesaggi" per usare l'espressione di Jost Krippendorf (1987).

Queste misure erano da prendere sulla base di 9 varianti di sviluppo territoriale, comprese tra due ipotesi opposte, l'una, "naturale", basata sul non-intervento e che sarebbe sboccata sul rafforzamento di alcune singole località urbane o, addirittura di una sola grossa città (Zurigo, per la cronaca) e l'altra, che avrebbe rappresentato l'ipotesi ideale in un paese federalista, dove l'insieme delle località avrebbe goduto del medesimo livello di servizi e di benessere. La prima ipotesi avrebbe creato un territorio la cui struttura sarebbe stata favorevole allo sviluppo economico, ma sarebbe entrata in contraddizione con la concezione politica federalista (già minacciata dalle montagne in crisi); la seconda ipotesi avrebbe implicato una tale distribuzione di risorse per contenere abitanti e attività che, pur ideale politicamente, era economicamente insostenibile. Anche qui, non è importante oggi sapere su quali ipotesi ci si è soffermati e se fossero quelle buone: quel che mi sembra importante è il fatto che per la prima volta, l'attenzione viene portata sull'insieme del territorio nazionale e non più prioritariamente sui Cantoni, bensì sulle città e sul loro ruolo. Lo spazio può essere concettualizzato in termini di *punti*, *linee* e *superfici*. Questo progetto analizza la Svizzera in termini di punti: la città viene così riconosciuta come motore dell'organizzazione territoriale del paese. Città in piena espansione, sempre meno isolate, ma inglobanti i comuni circostanti: la città viene sempre più intesa come agglomerato, insieme abitativo-lavorativo la cui diffusione crea una continuità territoriale sull'insieme dello spazio elvetico e che possiamo osservare sul terreno oggi:

" Nella regione compresa tra i laghi di Ginevra e di Costanza è impossibile trovare ampi spazi disabitati. Il paesaggio presenta ovunque i segni della presenza dell'uomo. Paesi e città si susseguono quasi senza interruzione e si fondono

formando grandi agglomerati urbani." (swissworld.org: consultato il 2 giugno 2010)

E' il risultato, cioè, di quel processo di sviluppo territoriale di cui si comincia a prendere coscienza nella metà degli anni settanta.

### *3.3 La metropoli elvetica*

I lavori pubblicati dai servizi di pianificazione territoriale della Confederazione, sulla base di collaborazioni con le Università e i Politecnici svizzeri, portano oggi sempre più sul ruolo della città, sulle sue connessioni, sui suoi problemi. Questo approccio può essere qualificato di sistemista, nel senso che mette in risalto l'idea di un sistema urbano aperto, interconnesso con il resto dello spazio europeo e organizzato in rete. Le classiche città svizzere (Ginevra, Losanna, Berna, Basilea e Zurigo), importanti sul piano nazionale, sono modeste sul piano europeo (Milano, Parigi, Londra, Berlino, ecc.). Ma il paese articolato sull'insieme della struttura urbana, attraverso un gioco di gerarchie organizzate, è in grado di competere con gli altri spazi europei. Appaiono quindi i primi passi verso la ricerca di una politica urbana esplicitata attraverso l'idea di uno spazio metropolizzato, inteso come insieme articolato di località urbane (agglomerati e città isolate) e pensato in sintonia con lo spazio urbano europeo. E' negli anni novanta che la Confederazione dà forma a questo progetto mettendolo in consultazione. Il principio di questo modello di organizzazione territoriale è doppio: da un lato garantire un'importante decentralizzazione delle attività (investendo sulla mobilità), ma condensando attività e popolazione negli agglomerati esistenti e, dall'altro, inserire questo "sistema metropolitano nazionale" sugli assi europei di scambio.

### *3.4 ... e la montagna?*

Contrariamente alle proposte degli anni settanta, le attuali linee di organizzazione dello spazio non propongono varianti, ma uno schema coerente di rete urbana, che avvolge l'intero territorio, con connessioni esterne alla Svizzera e completato da spazi interni, rurali, vere e proprie aree di sostegno al sistema urbano (aree verdi, turistiche, ecc.). La nuova politica regionale, in special modo quella che concerne le regioni di montagna, non è più volta a sostenere le regioni in ritardo, ma unicamente quelle che presentano un reale potenziale di sviluppo e, soprattutto, legate alla prossimità e all'influenza di una o più località urbane. La montagna rientra nello spazio rurale e diventa spazio di sostegno al sistema urbano. In questa ottica, la nozione di città alpina non ha senso e non viene quindi mai menzionata. La città alpina, semmai è solo una realtà di localizzazione: il risultato dell'estensione del sistema urbano nazionale all'interno delle Alpi elvetiche.

Da diversi anni, le autorità svizzere basano le loro analisi, nel campo dell'organizzazione del territorio, su diverse forme di suddivisione del territorio, in quanto la forma politica (Cantoni e Comuni) non risulta sempre pertinente: suddivisioni basate sul mercato del lavoro, sulle zone di influenza delle località (pendolari, p. es.), ecc. Tra i diversi criteri che hanno trasformato la tipologia della struttura spaziale elvetica di questi ultimi decenni, vi è una classificazione dei Comuni: comuni centrali, comuni suburbani, comuni periurbani, comuni turistici, comuni industriali e terziari, comuni pendolari rurali, comuni agrari-misti, comuni agricoli. Mai, però, "comuni alpini"! La montagna non ha dato nascita (è troppo tardi o è troppo presto?), nel mondo della pianificazione territoriale, al concetto di città, cioè di città alpina. Diventa quindi difficile trovare dati statistici che permettano di veramente valutare il ruolo che queste località hanno avuto nello sviluppo generale del paese. Tuttavia ....

#### **4 Le città alpine in Svizzera**

Malgrado tutto quanto abbiamo detto sopra, si può tentare un primo approccio esploratorio, passando per vie traverse. E' quello che proponiamo qui di seguito.

Il primo problema è quello dell'identificazione. Nell'introduzione abbiamo accennato all'importanza che ha l'auto-riconoscimento nel considerare l'alpinità di una località. Sarebbe comunque impossibile, in questo ambito, passare in rivista i 2'600 Comuni per comprendere il loro rapporto identitario con la montagna. Resta l'identificazione basata sulla definizione e sulla localizzazione. Per quel che riguarda la definizione, esiste una lista ufficiale delle città svizzere, che è un elenco degli agglomerati (località di 10'000 abitanti circondata da un certo numero di comuni il cui legame con la prima viene identificato secondo una serie di criteri) a cui si aggiungono località singole di almeno 10'000 abitanti. D'altra parte, esiste anche una classificazione territoriale che distingue le zone di pianura, di collina e di montagna: quest'ultima suddivisa, a sua volta, in quattro categorie. Partendo dall'elenco delle città (una cinquantina), le abbiamo localizzate sulla carta delle zone di montagna. Abbiamo poi preso in considerazione la loro prossimità con i terreni considerati nella zona di montagna. L'idea (discutibile) è quella di pensare che, in un modo o in un altro, la città in questione abbia a che fare con lo spazio alpino, indipendentemente dal fatto che essa ne faccia allusione in modo esplicito nei suoi discorsi ufficiali. Alcune località, come Locarno o San Moritz sono membre dell'Alleanza delle città alpine (cf. Fourny, 2000), quindi rivendicano apertamente la loro alpinità, ma per molte altre non è il caso. Resta tuttavia interessante cercare di scoprire alcune loro caratteristiche, anche solo partendo dalla semplice localizzazione di prossimità con le zone ufficialmente di montagna.

La tabella no. 1 (vedi annesso) permette il paragone tra l'evoluzione demografica nazionale e quella urbana. L'evoluzione demografica resta pur sempre un rivelatore interessante della vivacità di uno spazio. Il ruolo delle città nella crescita demografica del paese varia di caso in caso, e questo vale anche per le città alpine: l'osservazione della demografia permette già di vedere che queste non sono in ogni caso le meno dinamiche. Infatti, sulle 50 città (agglomerati e città isolate) ufficialmente recensite nell'ultimo censimento federale, poco più della metà potrebbero essere considerate alpine se prendessimo il criterio (grossolano) menzionato più sopra: per la precisione, 27 località sulle 50, le quali rappresentano il 54% degli abitati urbani. Abbastanza simile (17 località su 32) se prendessimo anche solo quelle località la cui media di crescita demografica è stata superiore o uguale alla media della crescita della popolazione totale del paese. Più "sorprendente" invece, il paragone con la crescita della popolazione della svizzera urbana: su 29 località che hanno conosciuto un aumento superiore o uguale alla media della crescita delle località urbane, ben 18 sarebbero alpine (62%: quasi due terzi).

Nell'insieme, possiamo constatare che vi è una certa stabilità, tuttavia, le località alpine sembrano avere un ruolo leggermente superiore nella crescita demografica:

- le città svizzere ospitano il 73.8% della popolazione nel 1990 e il 73.3% nel 2000, mentre che le città alpine ne contano il 24.6%, rispettivamente il 24.5%;
- all'interno della Svizzera urbana, la popolazione delle città alpine rappresenta circa un terzo: 33.3% nel 1990 e 33.4% nel 2000.

Paragonare statistiche intermedie (1993-2003 o 1991-2008) permette di fare, più o meno, le stesse considerazioni, anche se vi sono alcuni cambiamenti nella disposizione classificatoria (cf. Tabella 2 negli annessi). Per esempio, nel periodo 1991-2008 (più recente e più lungo), un'altra località alpina viene ad aggiungersi alla lista di quelle la cui crescita è superiore alla media delle località urbane elvetiche: l'agglomerato di Sierre-Montana, per il quale, turismo e industria hanno probabilmente influenzato questa crescita.

Insomma, la popolazione urbana in Svizzera, rappresenta la larga maggioranza e se la crescita del paese è fortemente legata alla crescita delle sue principali città, il legame non è più, oggi, così fondamentale. La popolazione sembra cercare una localizzazione meno "urbana" (quindi più decentrata): frutto della politica di "concentrazione decentrata" voluta dai poteri pubblici o frutto dell'aumento della mobilità, come appare dagli studi?

D'altra parte, le località che abbiamo considerato alpine, rivelano una dinamica superiore – seppur molto leggermente – alle altre: con un indice 100 nel 1990, questo raggiunge i 105.5



nel 2000, mentre che l'indice della crescita demografica per la Svizzera urbana è stato di 105.3.

Paragonando poi i due periodi intermedi (1993-2003 e 1991-2008), le località alpine sono sempre ben presenti: 16 su 30 hanno un tasso medio annuale di crescita superiore o uguale a quello medio delle città elvetiche per il periodo 1993-2003 (0.6%); nel periodo 1991-2008, le città e agglomerazioni alpine sono 17 su 31 (media della crescita annuale per le città: 0.8%). Il periodo 1991-2008 è stato globalmente più soddisfacente, per quel che riguarda la crescita demografica urbana della Svizzera, rispetto a quello del 1993-2003. Anche qui, la dinamica alpina non è seconda alla dinamica globale: su 33 località che hanno tenuto almeno la differenza media di crescita (0.2% annuo), 18 sono alpine.

Certo non si tratta di specificità fortemente marcate, ma quel che colpisce in questi ultimi decenni è l'attenzione che viene portata politicamente sui problemi urbani: ma un'attenzione che cerca di monopolizzare le risorse soprattutto sulle cinque grandi classiche (Zurigo, Berna, Basilea, Losanna, Ginevra): cinque località che costituiscono il fulcro della metropolizzazione elvetica e cinque località che conoscono anche grossi problemi sociali (dualismo economico, povertà, ecc.). Ma resta comunque sorprendente constatare quanto le città meno importanti demograficamente, e soprattutto quelle insediate nella parte alpina del paese, contribuiscano all'equilibrio demografico e di riflesso economico della Svizzera intera. Sono in fondo esse che sembrano garantire se non il successo, almeno il realizzarsi del progetto di sistema urbano svizzero. Questo appare ancora meglio, osservando il ruolo di "relais" nel funzionamento del carattere urbano del paese.

## **5 Il ruolo delle città alpine nella metropolizzazione elvetica**

Il ruolo che le città alpine elvetiche assumono, può essere illustrato dalla domanda che pone Jacques Michelet:

"[...] la polarisation des facteurs socio-économiques en plaine s'oppose en effet de plus en plus fortement à la stagnation et au déclin des économies ultrapériphériques. Entre ces deux situations, les espaces ayant développé des infrastructures pour les sports d'hiver ont réussi à préserver un développement local. En outre, les villes alpines aux fonctions (micro)régionales n'ont semble-t-il pas échappé aux mouvements de péri-urbanisation généralisés, car la majorité des emplois non agricoles se concentrent dorénavant autour des villes et des stations touristiques. Différentiation fonctionnelle des territoires et pendularité: **la métropolisation aurait-elle également produit ses effets à l'échelle des**

**systèmes régionaux périphériques?"** (Michelet, 2008, p. 12: la sottolineatura è nostra)

L'idea di una stagnazione o di un declino delle "economie ultraperiferiche" non è sbagliata se si osservano le cose su scala nazionale o anche più. Tuttavia, questa idea merita qualche sfumatura quando le osservazioni portano, come qui, su una scala più locale e, soprattutto, quando la domanda che pone l'autore è pertinente. Nel caso del Vallese, si assisterebbe (ma è anche il caso per il Ticino come pure per altri Cantoni alpini) alla riproduzione locale della metropolizzazione, cioè alla realizzazione di una rete urbana. In questo caso, le "economie ultra periferiche" parteciperebbero all'economia locale: infatti, la mancanza o la diminuzione degli impieghi in una località, non significa obbligatoriamente una mancanza o una diminuzione delle attività per la sua popolazione. La risposta alla domanda, la troviamo per esempio nella considerazione seguente::

"L'avancée de l'autoroute, par exemple, contribue non seulement à la connectivité routière aux réseaux englobants, mais également à régionaliser le cadre d'activité des citoyens concernés au sein d'espaces fonctionnels régionaux de plus en plus vastes. L'amélioration de la connectivité est ensuite relayée, au sein des régions, par celle du réseau routier entre la plaine, les coteaux et les vallées. Désormais le rayonnement économique, culturel ou commercial des villes et des zones d'activités suburbaines draine un bassin de population encore qualifié de suprarégional voici vingt ans. [...] Ainsi, la conséquence de l'amélioration des liaisons routières et de la mobilité individuelle se traduit par une régionalisation du cadre de vie d'une part croissante de la population." (Michelet, 2008, pp. 13-14)

## **6 Conclusione: la metropolizzazione è uno strumento politico**

E' quindi attraverso questo gioco di rete (urbana), il quale genera un'intreccio di scale, che – per ridirla con le parole del Rousseau della seconda metà del XVIII secolo – " l'intera Svizzera non è per così dire che una grande città". Le città alpine partecipano attivamente a questo gioco, anche se con caratteristiche diverse tra di loro e che meriterebbero di essere studiate più precisamente. Ma importante non è tanto il fatto che le città alpine partecipino alla costruzione della metropoli elvetica, quanto il fatto che esse rappresentino uno (se non lo) strumento politico-territoriale per contenere la concentrazione delle attività e della popolazione e quindi uno strumento per ridistribuire la "ricchezza" nazionale. Mantenere popolazione e attività diffuse, facilita anche il mantenimento di quelle diversità culturali che

caratterizzano il paese, perché la diversità culturale, pur trasformandosi, si riproduce sempre localmente.

Ben venga, quindi, uno "schema direttore" che sia un modello per coordinare le attività e gli investimenti dei poteri pubblici basato sul concetto di metropolizzazione, come quello tuttora vigente a livello di Confederazione: esso mette in risalto il ruolo della città come motore dello sviluppo economico e politico del paese. Ma questo schema può diventare pericoloso quando considera l'urbano come un fenomeno indifferenziato: senza negare il fatto che le grandi città siano oggi confrontate con problemi specifici (dualità dell'economia, povertà, trasporti urbani, ecc.), questo sguardo "unidimensionale" le avvantaggia nelle rivendicazioni per convogliare risorse pubbliche. Pensare la rete urbana, tenendo maggiormente conto del carattere alpino (e delle differenziazioni che esso implica) darebbe più coerenza ad una politica nazionale della città e darebbe anche maggiori consensi alla politica regionale. Considerare i problemi delle grandi città, è importante, ma non considerare il ruolo delle città alpine come strumento per garantire una "partecipazione equa" dell'intero paese allo sviluppo economico e sociale può essere un grave errore politico.

Molte sono le perplessità, e anche le resistenze, da parte del mondo alpino svizzero ad assumere il carattere urbano delle comunità locali, perché l'idea delle Alpi come spazio rurale rimane sempre forte anche in seno alle collettività montane, soprattutto perché fondatrice di un'identità. Si tratta però, anche qui, di uno sguardo unidimensionale. In realtà, l'urbanità fa parte, anch'essa, del mondo alpino nazionale<sup>2</sup>:

" Mais la chose ou le monstre dans son horreur ou dans sa fascination, peut être revendiqué comme choix d'une région. C'est une nouvelle définition de son identité. Dans le sens où l'on a parlé plus haut de l'autoroute comme obscur objet du désir, on peut comprendre que pour toute une série de régions, avoir son autoroute et son entrée dans le réseau, est le signe d'appartenance à son temps, non seulement comme voie de passage, ouverture et accueil, mais comme rattachement au type de système social et symbolique qu'elle suppose" (Crettaz, 1993, p. 165).

Queste parole di Bernard Crettaz possono applicarsi perfettamente alla città alpina e non solo all'autostrada (che è, tipicamente, uno strumento territoriale urbano): assumere il carattere urbano di una località alpina e, parallelamente, il carattere alpino di una località urbana significa affermare una volontà d'"appartenenza al proprio tempo" e quindi posizionarsi

---

<sup>2</sup> Anzi, direi che l'urbanità è entrata a far parte del mondo alpino, almeno dalla fine del Medioevo: ma questo è un altro discorso.

politicamente nell'ambito delle trasformazioni socio-economiche contemporanee. La pur sommaria esplorazione che abbiamo fatto osservando la demografia delle città elvetiche, mostra proprio i segni di questa vitalità. Sarebbe ora interessante poter identificare i suoi caratteri e i problemi legati ad essa attraverso uno studio più specifico, perché dimenticare le città alpine e le loro diverse specificità può intralciare la realizzazione del progetto di metropoli elvetica.

## **7 Bibliografia**

### *7.1 Bibliografia*

Fourny Marie-Christine (2001) "La ville alpine, utopie urbaine et projet politique", in *Le Globe, Revue genevoise de géographie, Vivre, habiter, rêver la montagne*, Tome 141, pp. 39-55.

Crettaz Bernard (1993) *La beauté du reste. Confessions d'un conservateur de musée sur la perfection et l'enfermement de la Suisse et des Alpes*, Carouge-Genève, Editions Zoé, 197 p.

Ferrata Claudio (2007) "Da Heidiland alla metropoli svizzera, Immagini della Svizzera urbana", in *Ambiente società territorio. Geografia nelle scuole*, n. 1 gennaio/febbraio 2007.

Fourny Marie-Christine (2000) "L'identité alpine: un enjeu géopolitique pour les villes", in *Histoire des Alpes, Storia delle Alpi, Geschichte der Alpen, Ville et Montagne, Stadt und Gebirge*, Zürich, Chronos Verlag, pp. 251-260.

Gilliard Charles (1975) *Storia della Svizzera*, Bellinzona, Casagrande, 126 p.

Krippendorf Jost. et coll. (1987) *Là-haut sur la montagne... : pour un développement du tourisme en harmonie avec l'homme et la nature*, Berne, Kümmerly et Frey, 88 p.

Michelet Jacques (2008) *Régionalisation et politique régionale dans les Alpes suisses, Quelles stratégies et quel avenir, perspectives valaisannes*, Lausanne-Grenoble, Résumé de la thèse de doctorat, texte en ligne, 31 p.

Schuler Martin et alii (2007) *Atlas des mutations spatiales de la Suisse*, Office fédéral de la Statistique, Zürich, Neue Zürcher Zeitung Verlag, 416 p.

## 7.2 *Fonti*

Ufficio federale di statistica (2000) *Censimento federale della popolazione*.

Ufficio federale di statistica (2005) *Cantons et villes suisses, Données statistiques*.

Ufficio federale di statistica (2010) *Annuaire Statistique de la Suisse*.

Ufficio federale di statistica (2010): [www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index.html), dati in linea.

Amministrazione federale (2010), [www.agri-gis.admin.ch/index.php](http://www.agri-gis.admin.ch/index.php), carta delle zone di montagna.

## ABSTRACT

The aim of this paper is to emphasise the concept of the Alpine town in Switzerland and to underline its importance in the contemporary context.

The Swiss territorial planning system elaborated the concept of urban network using the term of “metropolisation”. The latter comprises the entire country and form a structure which embraces a variety of localities at different territorial levels. The idea of an urban network, taking into account all the levels, includes towns located in the Alps. Nevertheless, their Alpine character is never highlighted. This means, wrongly or rightly, either that it does not exist, or that it does not have a fundamental importance.

If forty years ago a specific Alpine problematic was identified, today it is just considered in touristic or rural terms. This is probably due to the fact that, in the politics with a territorial impact, there is a tendency not to recognise an Alpine character of the Alpine towns. If this specificity would be recognised, the allocation of the (limited) resources of big cities or at least their supremacy in a context of territorial competition would be as well recognised.

# ANNESSI

*Tabella 1 - Agglomerati e città isolate, indice di crescita 1990-2000 (1990=100) (in grassetto le città o agglomerati alpini)*

Agglomerati o città	indice 2000	Agglomerati o città	indice 2000
Zürich	105.8	<b>Bellinzona</b>	108.7
Basel	100.8	<b>Chiasso-Mendrisio-(Como-)</b>	104.4
Genève	110.7	Wetzikon-Pfäffikon (ZH)	109.7
<b>Bern</b>	99.4	<b>Monthey-Aigle</b>	107.2
Lausanne	103.6	<b>Sierre-Montana</b>	105.2
<b>Luzern</b>	105	Lachen	117.8
<b>St. Gallen</b>	101.1	<b>Brig-Visp</b>	108.4
Winterthur	107.2	Yverdon	108.5
<b>Lugano</b>	111.7	<b>Stans</b>	113
Baden-Brugg	104.5	<b>Burgdorf</b>	98.7
<b>Olten-Zofingen</b>	104	Frauenfeld	108.9
<b>Zug</b>	117.5	Lenzburg	105.7
Fribourg	108.7	Grenchen	100.7
<b>Thun</b>	106	Kreuzlingen-(Konstanz-)	104.9
Biel/Bienne	96.8	Amriswil-Romanshorn	107.1
<b>Vevey-Montreux</b>	104.2	<b>Schwyz</b>	108.8
Aarau	102.7	<b>Interlaken</b>	106.2
Neuchâtel	102.9	<b>Bulle</b>	120.3
Solothurn	103.4	<b>Buchs-(Vaduz-)</b>	109.8
<b>Chur</b>	105.5	Wohlen (AG)	108.5
Wil (SG)	107.9	Delémont	102.8
Schaffhausen	101.2	<b>St. Moritz</b>	115.1
Arbon-rorschach	103.8		
<b>Locarno</b>	110.2	Lyss	107.2
<b>Sion</b>	109.1	Langenthal	98.1
<b>Heerbrugg-Altstätten</b>	110.7	<b>Einsiedeln</b>	116.1
La Chaux-de-Fonds-Le Locle	98.6	<b>Davos</b>	104.2
Rapperswil-Jona-Rüti	107.1	<b>Martigny</b>	106.5

<i><b>Svizzera</b></i>	<i><b>106</b></i>
<i><b>Svizzera urbana</b></i>	<i><b>105.3</b></i>

Fonte: Ufficio federale di statistica (2000) *Censimento federale della popolazione*; Amministrazione federale (2010), [www.agri-gis.admin.ch/index.php](http://www.agri-gis.admin.ch/index.php) (per l'identificazione alpina).

Tabella 2 - Crescita annuale media, Città o agglomerati alpini, 1993-2003 e 1991-2008, Rango crescente

1993-2003		1991-2008	
Agglomerato o città alpina	Media annuale %	Agglomerato o città alpina	Media annuale %
Davos	-0.1	Davos	0.1
Burgdorf	0	Bern	0.1
Bern	0.1	Burgdorf	0.3
St. Gallen	0.1	St. Gallen	0.3
Chiasso-Mendrisio-(Como-)	0.4	Chiasso-Mendrisio-(Como-)	0.5
Luzern	0.4	Luzern	0.6
Olten-Zofingen	0.4	Olten-Zofingen	0.6
Sierre-Montana	0.4	Thun	0.7
St. Moritz	0.4	Chur	0.7
Buchs-(Vaduz-)	0.5	Brig-Visp	0.7
Martigny	0.5	Sierre-Montana	0.8
Thun	0.6	St. Moritz	0.8
Chur	0.6	Buchs-(Vaduz-)	0.8
Brig-Visp	0.6	Locarno	0.8
Locarno	0.7	Interlaken	0.8
Interlaken	0.7	Martigny	0.9
Heerbrugg-Altstätten	0.7	Heerbrugg-Altstätten	0.9
Bellinzona	0.7	Bellinzona	0.9
Schwyz	0.8	Schwyz	0.9
Lugano	0.8	Lugano	1
Vevey-Montreux	0.8	Vevey-Montreux	1
Sion	0.8	Stans	1.1
Monthey-Aigle	0.8	Sion	1.2
Stans	0.9	Monthey-Aigle	1.2
Einsiedeln	1.3	Einsiedeln	1.5
Zug	1.5	Zug	1.5
Bulle	1.8	Bulle	2.2
crescita media città svizzere	0.6	crescita media città svizzere	0.8

Fonte: Ufficio federale di statistica (2005) *Cantons et villes suisses, Données statistiques*; Amministrazione federale (2010), [www.agri-gis.admin.ch/index.php](http://www.agri-gis.admin.ch/index.php) (per l'identificazione alpina).



Tabella 3 - Lista delle città e agglomerati alpini (cf. Figura 1)

No.	Città o agglomerato
1	Vevey-Montreux
2	Bulle
3	Bern
4	Burgdorf
5	Olten-Zofingen
6	Monthey-Aigle
7	Thun
8	Luzern
9	Zug
10	St. Gall
11	Martigny
12	Sion
13	Sierre-Montana
14	Interlaken
15	Stans
16	Schwyz
17	Einsiedeln
18	Heerbrugg-Altstätten
19	Brig-Visp
20	Buchs-(Vaduz-)
21	Locarno
22	Lugano
23	Chiasso-Mendrisio-(Como-)
24	Bellinzona
25	Chur
26	Davos
27	St. Moritz

Fonte: Ufficio federale di statistica (2005) *Cantons et villes suisses, Données statistiques* (per i nomi); Amministrazione federale (2010), [www.agri-gis.admin.ch/index.php](http://www.agri-gis.admin.ch/index.php) (per l'identificazione alpina).

Figura 1 – Città alpine svizzere (cf. Tabella 3)

