

Il ruolo dei traffici nella formazione del Ticino moderno

di Tazio Bottinelli

Introduzione

In queste pagine riprendiamo alcuni dei temi principali e delle direzioni interpretative che compongono la prima parte dello studio dell'URE sull'inserimento del Ticino nei traffici internazionali di transito¹⁾.

Lo studio si propone di interpretare l'evoluzione dei rapporti fra traffici, economia e organizzazione del territorio ticinese da un punto di vista geografico: cerchiamo cioè di considerare tale evoluzione come l'espressione del processo più generale di regionalizzazione vissuto dal Cantone nel corso degli ultimi 150 anni circa²⁾.

Per seguire tale processo ricorriamo ad uno strumento interpretativo estremamente semplice: consideriamo cioè l'attuale «*ekoumene*» ticinese come la risultante di una serie di trame d'organizzazione spaziale sovrapposte, ognuna delle quali corrispondente ad un determinato periodo e tipo di sviluppo della nostra società, ed ognuna con la sua ben definita dimensione territoriale.

Le trame risultano così essere l'espressione spaziale delle diverse «*situazioni*», che, storicamente, hanno caratterizzato l'evoluzione socio-economica del Cantone. Ora, queste «*situazioni*» sono sempre state fortemente influenzate, nel caso ticinese, dallo stato dei suoi traffici; è, questa, un'osservazione che costituisce un po' la tesi di fondo dello studio: la esponiamo brevemente, assieme al suo «*corollario*» più diretto.

La tesi di fondo, già chiaramente formulata da Biucchi³⁾ una ventina d'anni or sono, afferma che le vie di traffico hanno sempre assunto da noi un'importanza eccezionale in quanto fattori capaci di strutturare il nostro Paese sia in senso socio-economico che territoriale; esse non sono quindi da considerare soltanto quali semplici infrastrutture al servizio di un pre-esistente stato socio-economico e territoriale ben definito.

Questo ruolo eccezionale deriva da una caratteristica intrinseca dei traffici che riguardano le terre ticinesi: si tratta del forte peso che, da sempre si può dire, assumono da noi i traffici determinati da zone esterne al Cantone rispetto a quello dei traffici originati dal Cantone stesso.

Da ciò deriva l'esigenza di inquadrare, in guisa di corollario alla tesi di fondo, la «*lettura interpretativa*» delle varie situazioni che hanno caratterizzato l'evoluzione del Cantone alla luce delle condizioni di più o meno grande apertura verso l'esterno delle terre ticinesi.

Dal grado di apertura dipende infatti la «*situazione geografica*» del Ticino: essa è perpetuamente oscillante fra l'appartenenza marginale (nei momenti di debole apertura sull'esterno) ad un contesto più ampio e la situazione invece di centralità, sull'asse nord-sud, nei momenti di maggiore apertura.

È proprio secondo questa dialettica di marginalità-centralità che iniziamo l'analisi della situazione in cui era venuto a trovarsi il Ticino verso la metà del secolo scorso.

La situazione del Ticino alla vigilia dell'apertura del tunnel ferroviario del Gottardo

Fin verso la metà del secolo scorso l'economia del Ticino riuscì a conservare un suo precario e fragile equilibrio basato sui redditi provenienti da un'agricoltura povera integrati, si fa per dire, da quelli provenienti dai servizi resi al transito gottardiano e dalle rimesse degli emigranti stagionali.

L'appartenenza politica alla Svizzera non impediva al nostro Cantone di continuare a far parte dello spazio socio-economico padano nord-occidentale ed era, in particolare, in direzione della Lombardia che si svolgevano le sue relazioni di scambio.

Si trattava però di relazioni che non rivestivano lo stesso valore per le due zone: per il Ticino esse erano di importanza vitale, data l'impossibilità di soddisfare con la sola produzione interna i bisogni della popolazione, mentre per la Lombardia esse rivestivano un'importanza tutto sommato marginale. In questo senso esse si giustificavano più che altro per dei motivi di accessibilità relativa, essendo il mercato milanese più facilmente raggiungibile a partire dal Ticino che non da altre zone alpine o prealpine lombarde, oltre che, naturalmente, per la mancanza di grossi ostacoli doganali.

Però tali condizioni di doppia appartenenza, politica e socio-economica, favorevoli al mantenimento di un certo equilibrio per l'organismo economico ticinese, vennero progressivamente a mancare a partire dalla metà degli anni '40.

L'integrazione ticinese verso il sud fu rimessa in questione sia da fattori d'ordine tecnico (legati al miglioramento della viabilità in Lombardia) sia da fattori d'ordine politico-doganale (dati dall'accentuazione dei dazi protettivi in Piemonte, durante gli anni '40, dal blocco austriaco del 1853 fra Ticino e Lombardia, e più tardi, dopo l'unificazione, dalla politica protezionistica adottata dall'Italia a partire dalla seconda metà degli anni '70).

A ciò si aggiungeva anche la perdita di concorrenzialità dell'itinerario gottardiano, sempre più minacciato dalle iniziative di miglioramento degli altri valichi transalpini.

Sinteticamente, dunque, il Ticino, a partire dal 1845-50 circa, veniva a trovarsi progressivamente isolato, estromesso da quello che era stato per tanto tempo il suo naturale contesto d'appartenenza.

Sugli effetti economici che tale processo comportò non vogliamo dilungarci: basti ricordare come il tracollo del modello di sopravvivenza della società ticinese di allora trovò nella massiccia emigrazione definitiva, propria di quel periodo, la sua espressione forse più evidente.

Né il Cantone, come ente pubblico, poteva intervenire per cercare di porre rimedio alla crisi poiché proprio in quegli anni veniva privato della sua principale fonte di reddito: i

diritti di dazio e di dogana che, con la costituzione federale del 1848, erano passati alla Confederazione.

A questo proposito bisogna però dire che il Ticino, in cambio dei diritti persi (che superavano il 60% delle sue entrate) era compensato con dei sussidi fissi: attorno ai vantaggi e agli svantaggi di tale operazione, soprattutto a lungo termine, si sviluppò subito un'aspra polemica. Restava il fatto che la costituzione federale del 1848 unificava, almeno formalmente, lo spazio economico svizzero: per il Ticino, che proprio in quegli anni viveva in modo così traumatico la progressiva esclusione dal mercato italiano, fu pertanto giocoforza tentare un difficile riorientamento in direzione del nord.

Tutto il periodo che va fino al 1882 può allora essere considerato come un susseguirsi affannoso di progetti e di speranze tesi ad attuare tale collegamento. Quattro passi si contesero per lungo tempo il traforo delle Alpi centrali: Lucomagno, Gottardo, Spiluga e Sempione. Soltanto dopo il 1866 prevalse definitivamente il Gottardo, appoggiato com'era dalla Zurigo di Escher, dagli stati tedeschi interessati (Prussia, Baden) e da Milano, in rapida crescita.

Ancora una volta, dunque, il contesto esterno definiva le sorti del Cantone.

Le conseguenze della progressiva chiusura con l'Italia non furono però soltanto economiche: dal momento della sua creazione, nel 1803, il Ticino aveva perseguito con notevole tenacia e grandi sforzi due obiettivi: l'unificazione interna (pensiamo qui alla grande politica di costruzione di strade cantonali e di circolo che aveva caratterizzato la prima metà del secolo) e l'apertura verso l'esterno. Se il secondo obiettivo, come visto, veniva progressivamente a mancare, non certo per ragioni imputabili alla politica cantonale, anche il primo però soffriva della chiusura italiana.

Per secoli, infatti, le terre ticinesi avevano costituito un insieme di microregioni ben poco legate fra di loro: la ragion d'essere dell'insieme, a scala del Cantone, risiedeva, da un lato, nella comune appartenenza politica e, dall'altro, nell'esistenza appunto di poli quali Como, e specialmente Milano, che garantivano alle varie terre ticinesi l'inserimento in un tutto unico regionale suprafrontaliero.

Ora, venendo a mancare i poli organizzativi di tale regionalità, la nuova situazione di chiusura rivelava appieno il carattere poco organico, regionalmente artificioso, della costruzione politica cantonale.

A questo punto la trama caratteristica del Ticino pre-ferroviario appare chiaramente delineata: in un quadro generale di progressivo isolamento il Ticino si presentava come un conglomerato di piccoli spazi, scarsamente collegati fra di loro, caratterizzati da una distribuzione relativamente omogenea della popolazione (e, a questo proposito, le principali differenze fra zona e zona erano date essenzialmente dalla varietà di costruzioni morfologiche che caratterizzano il nostro territorio) e dall'estensione massima dell'«*ekoumene*», cioè dello spazio di relazioni e di lavoro percorso ed abitato in permanenza. In corrispondenza di questo tipo di popolamento l'«*armatura urbana*» presentava a sua volta le seguenti caratteristiche:

— mancanza di una rete urbana ben differenziata e gerarchizzata; i piccoli centri esistenti si distinguevano appena dai borghi e la loro area d'influenza era molto limitata. Le differenze di taglia fra borgo e borgo dipendevano essenzialmente dalla taglia demografica delle regioni che ad essi facevano capo;

— esistenza, per contro, di una maglia abbastanza fitta e ben distribuita sul territorio cantonale di piccoli centri-mercato (villaggi, borghi distribuiti su tutta la superficie in forma reticolare) che si distinguevano dagli altri villaggi per la presenza di mercati appunto o «fiere»; tale rete trovava la propria giustificazione proprio nelle caratteristiche distributive della popolazione: omogeneità, scarsa permeabilità fra «regione e regione», e soprattutto, chiusura verso l'esterno. Era tale chiusura, infatti, che non permetteva ad assi pur potenzialmente in grado di operare una selezione di attrattività all'interno dello spazio cantonale, e quindi anche una selezione nella rete dei borghi, di esplicare tale loro ruolo.

La situazione del Cantone fra il 1882 e la seconda guerra mondiale

Per i ticinesi l'arrivo della ferrovia rappresentò la sola possibilità di sbloccare una situazione di vera e propria «impasse» quale era quella in cui era venuta a trovarsi progressivamente il Cantone nel terzo quarto dell'Ottocento: il collegamento ferroviario segnò effettivamente, anche se non subito, l'inizio della tanto sospirata apertura verso l'esterno. Infatti, a partire dalla prima metà degli anni '90, esso permise al Cantone di approfittare del periodo di libero scambio e di espansione economica che caratterizzò la congiuntura europea fino alla prima guerra mondiale. Non è azzardato affermare che fu proprio durante la «belle époque» che il Ticino, nel suo complesso, riuscì ad effettuare un primo, modesto «decollo» economico.

Malgrado i grossissimi limiti di tale decollo, esso bastò a trasformare profondamente l'immagine del Cantone, sostituendo al vecchio assetto economico e spaziale, ormai in via di lento disfacimento almeno da una cinquantina di anni, un nuovo tipo di organismo che, con i suoi lati negativi e positivi, avrebbe caratterizzato il Cantone almeno fino alla seconda guerra mondiale.

Dal punto di vista economico, gli effetti esercitati dalla ferrovia furono di vario tipo: intanto, essa creò un buon numero di posti di lavoro per i propri addetti; inoltre essa avvicinò il mercato svizzero tedesco a quello ticinese, ciò che permise, in particolare, la valorizzazione di due nostre risorse naturali: quella climatico-paesaggistica, soprattutto nella zona dei laghi, ed il granito. Quindi sia lo sviluppo turistico che lo sviluppo delle «cave» furono direttamente collegati con la migliore accessibilità del Cantone ai mercati d'oltre Gottardo. Sono, questi, fenomeni ben conosciuti ma che vale la pena tuttavia di riprendere rapidamente poiché la loro genesi permette di meglio mettere a fuoco il tipo di sviluppo economico generale conosciuto dal Ticino in questo periodo.

Che l'industria alberghiera ticinese si sia affermata durante la «belle époque» non ci possono essere dubbi; bastino qui alcune cifre: fra il 1880 e il 1912 il numero dei letti d'albergo passò da 1'400 a 7'700 circa, men-

tre il numero degli alberghi stessi si moltiplicava addirittura per 10 (da 20 a 208).

Ora, il turismo ticinese fu, ed è ancora oggi, a differenza di quanto succede in altre regioni della Svizzera, un turismo concentrato nei centri.

Proprio per queste sue caratteristiche di turismo urbano, questo fenomeno fu all'origine del salto qualitativo importante che trasformò completamente Locarno, ma soprattutto Lugano, tra il 1880 e la prima guerra mondiale. Infatti lo sviluppo turistico non si tradusse soltanto in un maggior numero di posti di lavoro, ad esempio, nell'edilizia o nel terziario: malgrado che gli effetti «urbanizzanti» del turismo siano ancora oggi mal conosciuti, possiamo ragionevolmente supporre che la domanda suscitata da una numerosa e ricca clientela d'origine essenzialmente urbana deve aver potentemente contribuito a sviluppare ciò che, sinteticamente, possiamo chiamare la «centralità» di queste due città, ben al di là delle modeste richieste di servizi delle piccole regioni che su di esse facevano tradizionalmente capo. In tal modo Lugano e parzialmente anche Locarno diventarono, oltre che centri regionali, centri funzionalmente specializzati (funzioni legate alla domanda turistica) inseriti in una estesa rete di relazioni sopraregionali; e questo, naturalmente, grazie alla ferrovia che portava i grossi contingenti turistici.

Non meno netto fu lo sviluppo delle cave di granito: il solo export dal Ticino verso la Svizzera interna passò da 97'500 quintali nel 1883 a 1'246'000 quintali circa nel 1899!

Tuttavia a partire dal 1900 si assistette a un rapido declino: le cifre si stabilizzarono, dopo il 1905, attorno ai 250'000 quintali annui. La ragione di tale calo fu giustamente individuata nella nuova situazione di dipendenza in cui era venuta a trovarsi l'economia ticinese dopo la sua apertura in direzione della Svizzera interna. Il brusco tracollo fu una conseguenza delle grosse speculazioni che avevano accompagnato il boom edilizio degli anni '90 nei centri urbani dell'altipiano: la rapidità stessa della caduta della produzione ticinese stava perciò a dimostrare quanto i settori dinamici dell'economia cantonale fossero oramai soggetti alla congiuntura d'oltre San Gottardo.

Questo, della dipendenza accresciuta, non fu del resto l'unico aspetto negativo legato al maggior grado di apertura dell'economia cantonale: nasceva, con l'apertura, il problema della «penetrazione economica», cioè della spietata concorrenza che, soprattutto nei periodi di crisi economica, molti produttori ticinesi cominciarono allora a subire da parte dei ben più forti ed agguerriti produttori d'oltre Gottardo.

Complessivamente possiamo dire che i rapporti fra Ticino e resto della Svizzera, stimolati dal collegamento ferroviario, non portarono ad una piena integrazione del nostro Cantone nel contesto elvetico ma sfociarono piuttosto in una sua aggregazione parziale, basata sullo sviluppo di alcune attività in funzione della domanda d'oltre San Gottardo.

L'economia del Cantone veniva così chiaramente a configurarsi come un'economia dipendente e basata su pochi settori in generale fragili; però anche dotata, proprio perché più aperta rispetto a quella dell'Ottocento, di nuove funzioni e attività di portata

non più soltanto cantonale. Tali attività e funzioni agiranno da veri e propri punti di riferimento, da principi catalizzatori capaci, alla lunga, di organizzare il vecchio e oramai amorfo conglomerato ottocentesco in un sistema, o meglio sottosistema, più coerente e dinamico.

Concludendo, sebbene un bilancio globale degli effetti, positivi e negativi, provocati dall'avvicinamento dei mercati svizzero-tedesco e ticinese non sia mai stato tentato, resta tuttavia il fatto che l'apertura portata dalla ferrovia fu sempre considerata, più o meno implicitamente, come un fatto globalmente positivo per il Cantone: pensiamo anche soltanto alle «rivendicazioni ticinesi» che, pur sottolineando la fragilità dello sviluppo cantonale, ed anzi traendo il loro spunto proprio dagli aspetti negativi summenzionati, non smisero tuttavia mai di puntare su di una sempre maggiore interpenetrazione fra Ticino e resto della Svizzera, proprio attraverso il postulato relativo all'abolizione delle soprattasse ferroviarie di montagna.

Da un punto di vista spaziale, l'impatto esercitato dall'arrivo della ferrovia e dallo sviluppo delle attività ad essa connesse fu di enorme importanza: prima di tutto la ferrovia unificò il Cantone nel senso nord-sud, sovrapponendo quindi al vecchio Ticino, conglomerato di piccoli spazi semi-chiusi fra di loro, una nuova trama, di portata cantonale, coincidente con l'asse gottardiano disegnato dalla ferrovia.

Più precisamente questa concentrazione si configurò come una catena centrata su alcuni punti privilegiati di tale asse, cioè i comuni in corrispondenza delle stazioni ferroviarie più altri comuni che attorniavano alcuni centri urbani in pieno sviluppo. La ferrovia permise così anche al Ticino, e questo fu il secondo effetto, di sostituire finalmente il vecchio reticolo di centri-mercato con una «rete urbana» gerarchizzata, più ampia di quella precedente, più consona ai bisogni del Cantone e imperniata sui centri in rapido sviluppo di Lugano, Chiasso, Locarno, Bellinzona e, almeno fino alla prima guerra mondiale, Biasca.

La nuova trama, però, proprio per le sue caratteristiche costitutive, non risultò come conseguenza di un processo di evoluzione lineare a partire dalla prima, ma deve piuttosto essere vista come l'espressione di un processo di sovrapposizione di un mondo più moderno e dinamico sul vecchio mondo disgregato e in crisi del Ticino pre-ferroviario. Fra questi due mondi il processo di osmosi fu lento e limitato, almeno fino alla prima guerra mondiale; ne è del resto prova uno dei fenomeni più apparentemente paradossali del Ticino di prima della prima guerra mondiale: esso continuò ad essere paese di partenza per i ticinesi ma attirò contemporaneamente una massa enorme di allogeni, al punto che la crescita dei suoi centri più dinamici e la susseguente formazione della gerarchia urbana di tipo finale regionale fu essenzialmente assicurata dai non ticinesi.

L'unificazione del Cantone, da un lato, e la selezione del territorio cantonale, dall'altro, fra zone forti e zone restate marginali, proprio perché non toccate dal nuovo sviluppo indotto dalla ferrovia, provocarono l'emergenza di un fenomeno che potremmo chiamare di netto dualismo spaziale.

Vogliamo cioè dire che alla vecchia opposizione «meridiana» fra zone di montagna e zone di pianura veniva così sovrapposto una nuova opposizione «longitudinale» fra zone centrali e zone rimaste ai margini dello sviluppo (la Valle Maggia e la Valle di Blenio, rispetto alla Leventina e alla Riviera; il Malcantone o la Capriasca rispetto alla Valle del Vedeggio, ecc.).

Il dualismo spaziale del nuovo Ticino, come del resto le condizioni di inferiorità del Ticino rispetto ai livelli medi di sviluppo svizzeri, risultarono poi chiaramente evidenti durante il periodo fra le due guerre mondiali: le guerre, la nuova chiusura delle frontiere, il fascismo in Italia, la crisi economica mondiale ebbero come prima conseguenza quella di bloccare sia lo sviluppo economico del Cantone che i flussi migratori che lo accompagnavano. Il Ticino non ricadde però nella situazione di disgregazione del periodo precedente l'arrivo della ferrovia: malgrado tutte le crisi, l'apertura verso il resto della Svizzera restava garantito: sul piano interno le tendenze ed il quadro economico e d'organizzazione territoriale che si erano venute delineando fino verso il 1914 non cambiarono più radicalmente. Però la chiusura verso l'esterno evidenziò in modo ancora più chiaro di prima l'esistenza dei grossi squilibri interni fra Ticino e resto della Svizzera e all'interno del Cantone stesso: essa li rese evidenti proprio per il fatto che oramai le relazioni dissimetriche fra regione e regione e i flussi migratori che ne conseguivano si stabilivano in funzione dell'attrattività di poli interni (sia a livello svizzero che cantonale) e che quindi non era più possibile vederli come espressione di un processo ineluttabile dovuto all'attrattività di poli molto distanti dal nostro paese (ad esempio le Americhe). Inoltre lo squilibrio fu accentuato dal fatto che il processo di selezione fra i centri urbani continuò: è così che Chiasso, proprio per la chiusura della frontiera, stagnò almeno fino al 1950 mentre Lugano continuava a svilupparsi. Ed è anche così che Biasca, unico borgo valligiano che sembrava fosse riuscito nell'aggancio alla nuova realtà urbana prima del 1914, perdeva invece buona parte della sua importanza nel periodo seguente.

Il periodo d'espansione recente

Il ricorso al tipo di relazioni fra il nostro Cantone ed il più ampio contesto di riferimento esterno appare giustificato anche nel tentativo di proporre un'interpretazione del quindicennio di straordinaria espansione economica che, tra la fine degli anni '50 e la metà degli anni '70, ha profondamente mutato l'immagine complessiva del Ticino. Adottiamo, per procedere a tale interpretazione, un approccio che si sviluppa su due livelli scalari differenti: quello dell'Europa occidentale e quello, più locale, delle relazioni fra Ticino e resto della Svizzera, da un lato, e Ticino e Italia, dall'altro. Al primo livello possiamo notare come il processo di integrazione fra i diversi spazi economici nazionali, cominciato già all'inizio degli anni '50, abbia portato alla concentrazione dello sviluppo nella parte più centrale del nuovo spazio europeo, creando così un asse forte dal mondo renano all'Italia nord-occidentale.

La Svizzera ed il Ticino, situati in posizione centrale su questo asse, hanno largamente beneficiato di tale processo: è forse utile ricordare, a proposito di questa privilegiata posizione geografica della Svizzera, che, non a caso, anche nei paesi più vicini al nostro sono proprio state le regioni confinanti con noi quelle che hanno maggiormente approfittato del periodo di espansione. (Dai «Musterländer» tedesco e austriaco, Baden-Württemberg e Voralberg, alle «régions de programme» francesi, Rhône-Alpes e Alsazia, le uniche, o quasi, che abbiano saputo conservare, grazie al dinamismo interno, una relativa autonomia di sviluppo rispetto al centralismo parigino, per finire con i casi ben conosciuti delle regioni del «triangolo industriale» italiano, in particolare il Piemonte e la Lombardia.)

All'interno di questo primo livello ne esiste un secondo, locale, basato, come detto, sulle relazioni contestuali tradizionali del Ticino con la Svizzera e con l'Italia.

Per quanto concerne il primo tipo di relazioni, con il resto del paese, è da dire che non a caso il boom economico ticinese iniziò con un ritardo di circa 10 anni rispetto alla data d'inizio dell'espansione economica nelle aree forti europee e svizzere. Successe che, dopo un breve periodo di lieve recessione, nel 1957-58, l'economia elvetica rientrò in una fase di sviluppo accelerato che rilanciava, amplificandolo ancora, il periodo di forte espansione post-bellica. A differenza però di quanto era sempre capitato precedentemente, tale sviluppo si allargò rapidamente dalle zone motrici dell'altipiano, nelle quali già si avvertivano i primi sintomi di «surriscaldamento», cioè di saturazione, a sempre nuove zone del paese che, fino ad allora, non erano state toccate che marginalmente dai precedenti periodi espansivi: fra queste zone anche il Ticino.

Il processo di coinvolgimento del Ticino veniva poi rafforzato dal secondo tipo di relazione «locale», quello con l'Italia.

Lo stesso processo di integrazione europea aveva infatti contribuito a mettere immediatamente a confronto paesi con economie e sistemi istituzionali più o meno diversi: ciò ha permesso a varie zone frontaliere, fra le quali in particolare il Ticino, di acquisire nuove funzioni derivanti appunto dalle differenze esistenti fra paese e paese. Il nostro Cantone poteva così acquisire, a causa della sua appartenenza alla Svizzera e della vicinanza con l'Italia, nuove funzioni quale paese-rifugio ed anche, forse, un certo ruolo quale paese-intermediario fra l'Italia ed il mondo tedesco.

La rapidità dello sviluppo economico in Ticino, la fortissima crescita demografica e dei posti di lavoro, l'accresciuta mobilità delle persone, legata a sua volta all'emergenza del trasporto individuale su strada, e infine vari altri fattori (progressivo spostamento del valore dello spazio da valore d'uso a valore di scambio; estesa suburbanizzazione; tendenza generale, indotta dalla terziarizzazione e dall'aumento massiccio dei mezzi di comunicazione, verso un fenomeno di continua delocalizzazione dei centri di decisione e di produzione, ecc.) hanno esercitato un fortissimo impatto sull'organizzazione spaziale del territorio cantonale.

Non intendiamo parlare qui dell'impatto sull'aspetto fisionomico del territorio (cioè non intendiamo parlare del paesaggio o del-

la distruzione del paesaggio tradizionale) quanto del nuovo tipo d'organizzazione spaziale nato come espressione del sistema economico originato dallo sviluppo recente, cioè della nuova trama.

Fra i fenomeni che hanno caratterizzato il periodo di sviluppo recente, due ci sembrano particolarmente atti a identificare, in termini ancora molto generali, quello che sembra sia l'abbozzo della nuova trama ticinese: pensiamo, da un lato, all'enorme importanza presa dal frontalierato che, nel caso nostro, per varie ragioni, va oramai considerato come espressione di un vero e proprio processo di estensione transfrontaliera del sistema economico ticinese e, d'altra parte, al fatto che l'essenziale dello sviluppo economico recente si è concentrato nel triangolo Lugano-Chiasso-Stabio.

La nuova regionalità ticinese sembra dunque, per molti versi, estendersi oramai oltre i limiti del Cantone e trovare nel triangolo meridionale appena visto la sua zona-cuore. È questa, infatti, la zona dove l'accavallarsi, molto sovente caotico, di iniziative traduce l'esistenza di un sistema intricato di relazioni fra fattori d'organizzazione interna al Cantone (pensiamo soltanto al processo di espansione degli agglomerati ed alla suddivisione funzionale del territorio che esso comporta) e fattori più esterni (pensiamo, per esempio, al ruolo attrattivo e nel contempo propulsore che in questa zona viene ad assumere la frontiera).

Crediamo inutile insistere maggiormente sulle caratteristiche di questa parte del Cantone: il triangolo individuato è venuto imponendosi, durante il periodo recente, quale area strategica, ma nel contempo molto problematica, dello sviluppo che ha contraddistinto il nostro sistema economico.

Non è forse azzardato e prematuro vedere in tale processo, dunque, i segni dell'emergenza di una nuova organizzazione interna del sistema ticinese, ammesso che il periodo di crisi attuale non rimetta tutto in questione: alle vecchie divisioni fra valli e zone di «piano», fra asse forte Nord-Sud e aree marginali sembra cioè che se ne stia sovrapponendo un'altra, basata sull'esistenza di una zona-cuore attorniata dal resto del Cantone, verso il Nord, e da una fascia frontaliere italiana, molto imprecisa, fluttuante ed in più variante a seconda dei fenomeni presi in considerazione, ma nondimeno fortemente collegata con essa, verso il Sud. Speriamo, a questo punto, di esser riusciti a dare un'idea sufficientemente chiara, anche se limitata, del tipo di regionalizzazione seguito dal Cantone nel corso degli ultimi centocinquanta anni circa; essa può essere sintetizzata, a mo' di conclusione riassuntiva, nella serie di schizzi che seguono.

Tazio Bottinelli

¹ URE, Quaderno No. 13: «Il Ticino ed i traffici internazionali di transito: ruolo storico, problemi attuali, prospettive d'insediamento economico», Bellinzona, 1980.

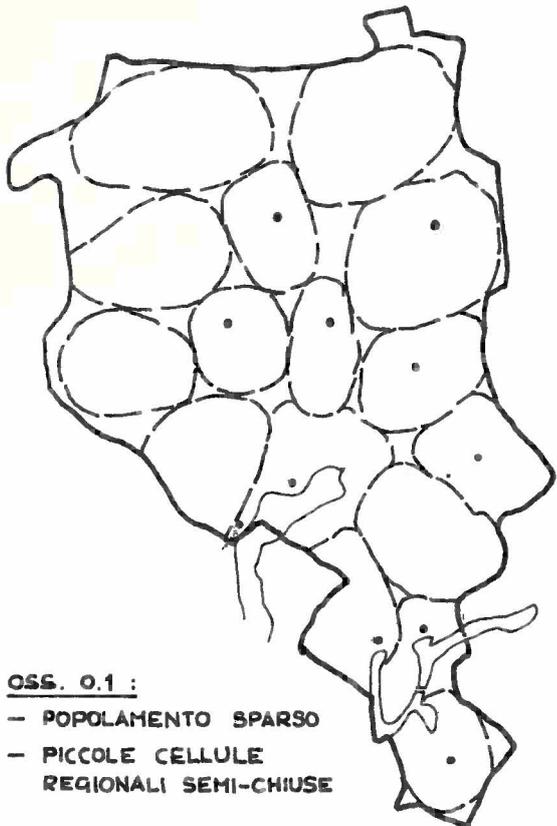
² A proposito dei concetti di regione e di regionalizzazione qui adottati, cfr. Pierre Dumolard: «Région et régionalisation: une approche systématique», in «L'espace géographique», No. 2, Parigi, 1975.

³ Biucchi, Basilio M., «Le strade nell'economia e nelle finanze del Cantone Ticino», in «Aspetti e problemi del Ticino», Bellinzona, 1964, p. 119.

Oss.: Allo scopo di non appesantire eccessivamente il testo, ci permettiamo di rinviare il Lettore ai rimandi bibliografici ed ai dati contenuti nel Quaderno URE No. 13.

SINTESI ILLUSTRATIVA DELLE FASI SUCCESSIVE DI ORGANIZZAZIONE DEL POPOLAMENTO TICINESE
(CIOÉ LE VARIE TRAME DEL POPOLAMENTO) IN RELAZIONE CON L'EVOLUZIONE DEI MEZZI
DI TRASPORTO DOMINANTI

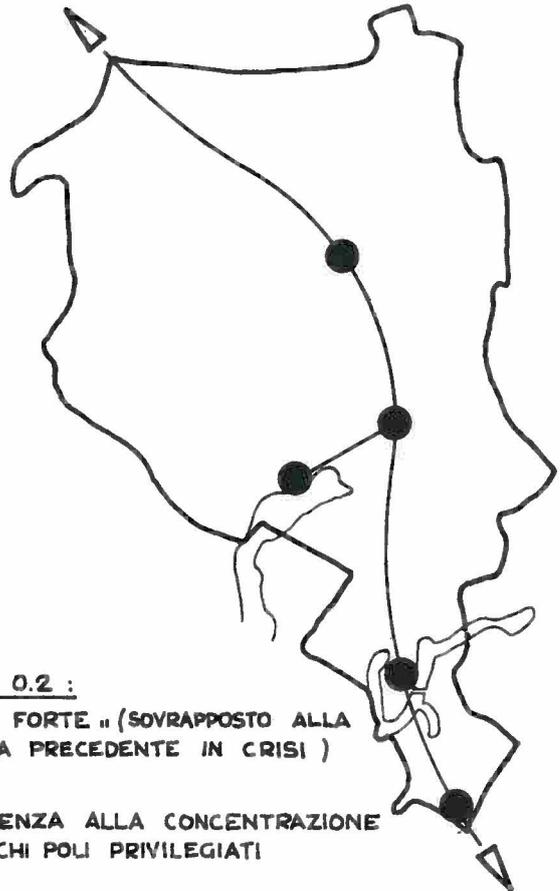
0.1 LA TRAMA DEL TICINO
"PRE-FERROVIARIO"



OSS. 0.1 :

- POPOLAMENTO SPARSO
- PICCOLE CELLULE REGIONALI SEMI-CHIUSE

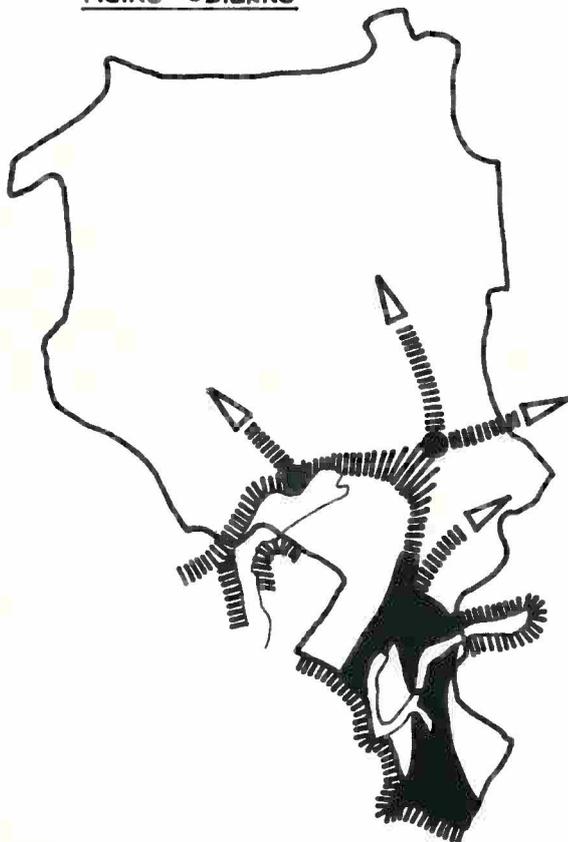
0.2 LA TRAMA DEL TICINO "FERROVIARIO"
(VERSO IL 1910)



OSS. 0.2 :

- "ASSE FORTE" (SOVRAPPOSTO ALLA TRAMA PRECEDENTE IN CRISI)
- TENDENZA ALLA CONCENTRAZIONE IN POCHI POLI PRIVILEGIATI

0.3 LA TRAMA "STRADALE" DEL
TICINO ODIERNO



OSS. 0.3 :

- SOVRAPPOSIZIONE DELLA TRAMA "STRADALE" ALLE PRECEDENTI (E SPECIE ALLA "FERROVIA")
- ZONA FORTE DEL SOTTOCENERI
- ▨ TENDENZE D'ESPANSIONE DELLA NUOVA TRAMA E ZONE FUNZIONALMENTE CONNESSE