

Lugano, il Ticino e la «metropoli Svizzera»

André Corboz

Per la stragrande maggioranza degli Svizzeri, il territorio nazionale è ancora essenzialmente agricolo, anche se ci sono moltissime eccezioni.

Quando uno dice, al contrario, che la Svizzera è poco meno di un'unica superficie urbanizzata, le reazioni sono generalmente indignate, magari violente. Però, il fatto che oggi meno del quattro per cento della popolazione lavora nell'agricoltura, basta a dimostrare che la natura (o «natura») del paese si è fondamentalmente trasformata negli ultimi decenni: l'opposizione tradizionale tra città e campagna si è rovesciata a tal punto che, ormai, quel che resta della campagna si trova all'interno della città diffusa o ipercittà. Inoltre il fenomeno non viene limitato dai confini nazionali, ma è osservabile in tutti i paesi limitrofi. Infatti, in certe regioni come Basilea, Ginevra, Kreuzlingen o Chiasso è impossibile individuare i confini politici su di una foto aerea.

Il Ticino, appunto. Per molti Svizzeri sarebbe ri-

masto una superficie largamente risparmiata dalla rurbanizzazione, come se la barriera delle Alpi continuasse a proteggere il cantone dalla conquista dell'odiatissimo sviluppo edilizio. Eppure, quando si vede come, tra il 1960 e il 2000, la regione di Lugano ha cambiato carattere grazie alle infrastrutture di trasporto, bisogna smettere di comportarsi ciecamente e bisogna invece far prevalere la realtà sui pregiudizi. E, nel contempo, bisogna pure capire che la tendenza era nata con l'apertura della galleria ferroviaria del S. Gottardo, come dimostrato da Fabio Giacomazzi nel suo libro *Le città importate* (Dadò, Locarno 1998), ma più ancora bisogna comprendere che questa evoluzione procura al Ticino dei vantaggi di grande importanza che sarebbe assurdo rifiutare in funzione di una visione paralizzante, passatistica, della «patria». Affrontare il problema positivamente è meglio che farlo partendo da una visione ancora medievale della città...

