

forum

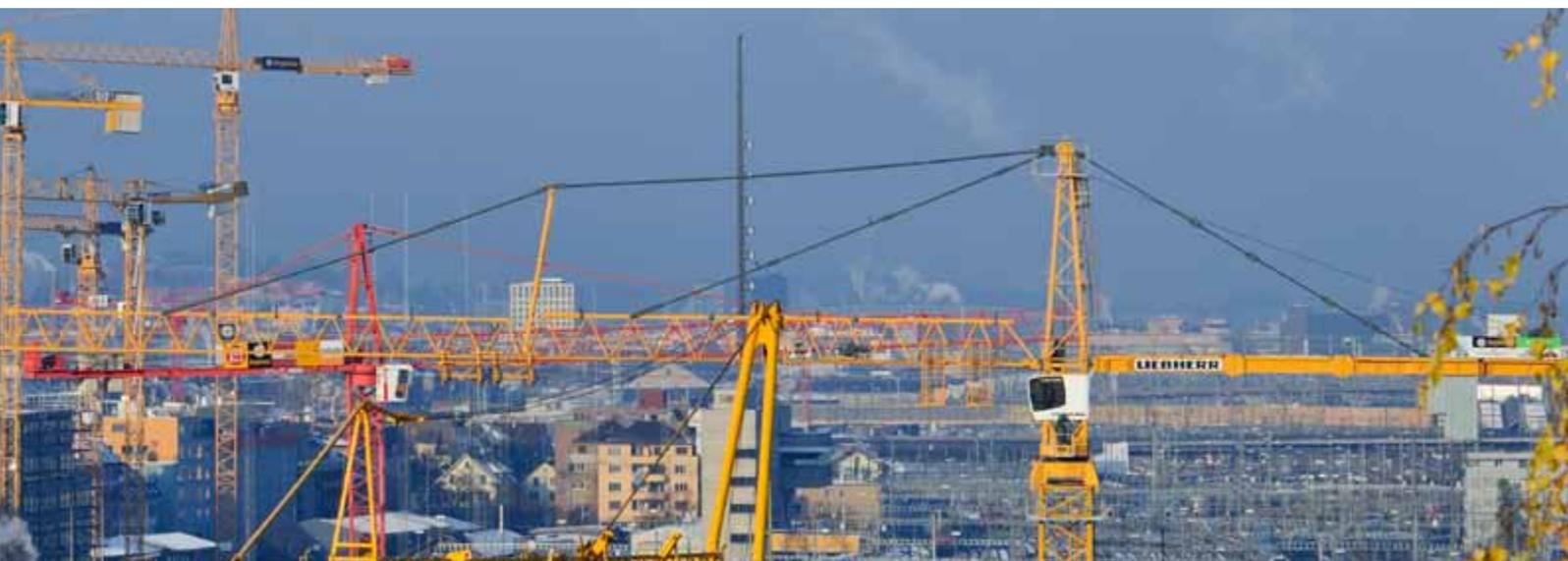
raumentwicklung
du développement territorial
sviluppo territoriale



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Informationsheft
Bulletin d'information
Bollettino d'informazione

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE



Wirtschaft im Raum

Wettbewerbsfähig bleiben, nachhaltig werden

Economie et territoire

Rester compétitif en prenant le virage de la durabilité

Economia e territorio

Restare competitivi orientandosi alla sostenibilità

3 | 2011

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC



Inhalt**Sommaire****Sommario**

Editorial	3	Editorial	33	Editoriale	64
Wirtschaft und Raumentwicklung bedingen sich gegenseitig	6	L'économie et le développement territorial se conditionnent mutuellement	36	L'economia e lo sviluppo territoriale si condizionano a vicenda	67
Interview mit Martin Dätwyler: «Raumentwicklung muss auch als Wirtschaftsentwicklung verstanden werden»	9	Interview de Martin Dätwyler: « Le développement territorial et le développement économique vont de pair »	39	Intervista a Martin Dätwyler: «Lo sviluppo territoriale va inteso anche come sviluppo economico»	70
Die Nachhaltigkeitsbeurteilung zeigt, wie die RPG-Revision wirkt	14	La LAT révisée sous la loupe d'une évaluation de la durabilité	45	La valutazione della sostenibilità illustra l'effetto della revisione della legge sulla pianificazione del territorio	75
Integrierte Flächennutzungs- und Transportmodelle verbessern die Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturprojekten	17	Les modèles intégrés de trafic et d'utilisation du sol facilitent l'évaluation de projets d'infrastructures de transport	48	I modelli integrati dei trasporti e dell'utilizzazione del territorio migliorano la valutazione dei progetti relativi all'infrastruttura dei trasporti	78
Einsatz für eine zukunftsgerichtete Güterverkehrspolitik	20	Pour une politique de transport des marchandises tournée vers l'avenir	51	L'impegno per una politica di trasporto delle merci orientata al futuro	81
Industrieflächen prägen den Schweizer Gebäudepark	23	Le parc immobiliser suisse marqué par les aires industrielles	54	Le superfici industriali caratterizzano la sostanza immobiliare svizzera	84
Standortförderung und Nachhaltige Entwicklung in den Kantonen	26	Promotion économique et développement durable dans les cantons	57	Promozione della piazza economica e sviluppo sostenibile nei Cantoni	87
Standortentwicklung im Kanton St. Gallen mit regionalem Fokus	28	L'effet du boom lémanique sur son voisinage : l'exemple d'Yverdon-les-Bains	59	Progettare la trasformazione urbana della periferia industriale	89
Kolumne: Herbstgeraschel	31	Billet d'humeur automnal	62	Rubrica: Fruscio d'autunno	92
Impressum	95	Impressum	95	Impressum	95

Editorial

Daniel Wachter
Leiter Sektion Nachhaltige Entwicklung, ARE
daniel.wachter@are.admin.ch



«Wir brauchen eine Entkoppelung von wirtschaftlicher Entwicklung und Bodenverbrauch»



Das Bundesgesetz über die Raumplanung verlangt günstige räumliche Voraussetzungen für die Wirtschaft – allerdings im Rahmen einer haushälterischen Bodennutzung. Man darf davon ausgehen, dass die Raumplanung ihren wirtschaftlichen Aufgaben bisher gut nachgekommen ist. Denn die Schweiz gehört seit Jahrzehnten zu den wettbewerbsfähigsten Ländern der Welt. Der Wettbewerbsdruck hält jedoch an, was sich auch in der Raumplanung widerspiegelt.

Das Ziel einer haushälterischen Bodennutzung hingegen wurde bisher klar verfehlt. Dies zeigen zahlreiche Untersuchungen wie der Raumentwicklungsbericht des ARE von 2005 oder die Analyse der kantonalen Raumplanungen durch Avenir Suisse von 2010. Die Raumplanung ist somit in doppelter Hinsicht gefordert: Sie muss die räumlichen Grundlagen der Wirtschaft zwar weiter pflegen und verbessern. Gleichzeitig muss sie aber auch den Verbrauch von Boden und Landschaft in nachhaltige Bahnen lenken.

Das ist kein unlösbarer Widerspruch. In der Raumentwicklung besteht ein beachtliches Potenzial zur Entkoppelung von baulicher Aktivität einerseits und Boden- und Landschaftsverbrauch andererseits. Denn die Nutzungsreserven innerhalb des bereits weitgehend überbauten Gebiets sind beträchtlich. Zugleich sind diese oft zentral gelegenen Standorte wirtschaftlich besonders interessant. Somit bietet eine innen- und verdichtungsorientierte Strategie grosse Chancen für die volkswirtschaftliche Entwicklung. Gleichzeitig nimmt dadurch die Zersiedelung ab. Diesen wichtigen Zusammenhang untersucht auch der Beitrag in diesem Heft zur Nachhaltigkeitsbeurteilung der 1. Etappe der Raumplanungsgesetzrevision.

Trotzdem stösst die Siedlungsentwicklung nach innen auf Widerstand. Teils stehen komplizierte Besitzverhältnisse der Verdichtung im Weg; teils setzen sich die bereits Ansässigen gegen Zuzüger zur Wehr. Hinzu kommt, dass Eigentümer von schlecht gele-

genen, peripheren Grundstücken juristisch oder politisch gegen die bauliche Konzentration arbeiten und damit der Zersiedlung der Landschaft weiterhin Vorschub leisten. Doch objektiv gesehen bestehen langfristig keine Alternativen zu einer baulichen Innenentwicklung. Denn auf Dauer sind sowohl die ökologischen als auch die wirtschaftlichen Kosten einer ausufernden und ineffizienten Raumnutzung zu hoch. Die Raumplanung steht somit in der Schweiz vor der dringenden Herausforderung, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken und auf diese Weise die Ziele von wirtschaftlichem Wohlstand und haushälterischer Nutzung der knappen Bodenressourcen zum Ausgleich zu bringen. Die angestrebte Neuausrichtung der Siedlungsentwicklung muss allerdings höchsten Ansprüchen genügen – sowohl planerisch und architektonisch als auch punkto Nachhaltigkeit. Denn nur eine hochwertige Verdichtung wird die notwendige gesellschaftliche Akzeptanz erlangen.

Das vorliegende Heft lotet die komplexen Wechselwirkungen zwischen Wirtschaft und Raumentwicklung aus und zeigt Lösungswege auf. Dabei wird deutlich, dass es keine einfachen Lösungen gibt. Stattdessen braucht es ein hartnäckiges, stetiges Engagement für gute Planungsansätze sowie Verbesserungen beim Raumplanungsrecht und beim Vollzug. Nötig ist auch eine umfassende Koordination von Raumplanung und Infrastrukturentwicklung, die nicht mehr an Gemeinde- und Kantonsgrenzen Halt machen darf. Die guten Beispiele und Argumente in diesem Heft werden dazu beitragen, das Engagement für eine nachhaltige Raumentwicklung auf allen Ebenen – Gemeinden, Kantone, Bund – weiterhin zu stärken.



Wirtschaft und Raumentwicklung bedingen sich gegenseitig

• • • • •

Heike Mayer
mayer@giub.unibe.ch

Dynamische Stadtentwicklung, angetrieben durch boomende Wirtschaft



Das wirtschaftliche Handeln möchte sich möglichst zügellos entfalten, während die Raumentwicklung einen Ausgleich zwischen privatwirtschaftlichen und öffentlichen Interessen schaffen soll. Wirtschaft und Raumentwicklung stehen somit oft in einem

Spannungsverhältnis. Gleichzeitig sind beide Bereiche aufeinander angewiesen und profitieren voneinander. Das wird vor allem vor dem Hintergrund der Entwicklung einer wissens- und dienstleistungsorientierten Gesellschaft deutlich.

«Die grüne Wiese ist keine Alternative», so betitelte die «Neue Zürcher Zeitung» einen Artikel über die Entscheidung des Zürcher Regierungsrats, das Universitätsspital auch weiterhin im angestammten Quartier zu belassen und allfällige Erweiterungen an diesem Standort zu planen. Auch wenn es am Zürichberg eng wird, entschied man sich dafür, an diesem zentralen Standort festzuhalten. Dies ist gegenüber einer Neuentwicklung am Stadtrand nicht nur kostengünstiger und vom Flächenverbrauch her nachhaltiger, sondern kommt auch der langfristig absehbaren Entwicklung unserer modernen Gesellschaft entgegen – und ist gerade deshalb vielleicht auch wirtschaftlich sinnvoller. Als Gründe für den Verbleib werden die Vorteile der räumlichen Nähe zwischen Klinik und Universität angeführt. Das Beispiel zeigt, dass der enge Austausch zwischen Theorie und Praxis, der aus wirtschaftsgeografischer Sicht durch räumliche Nähe gefördert werden kann, immer wichtiger wird, wenn es um einen effizienten Wissenstransfer und um die Entwicklung wettbewerbsfähiger Innovationen geht. Wirtschaft und Raumentwicklung stehen also keineswegs nur im Konflikt, sondern ergänzen sich in vielfältiger Art und Weise.

Lokaler Raum als kreatives Milieu

Die wegweisende Entscheidung in Zürich bringt das Zusammenspiel von Wirtschaft und Raumentwicklung in einer wissensbasierten und dienstleistungsorientierten Wirtschaft auf den Punkt: Im globalen Standortwettbewerb werden vor allem jene Länder in den vorderen Rängen mitspielen, die auf lokaler Ebene einerseits das richtige Umfeld beziehungsweise «kreative Milieu» für Innovationen schaffen, damit wirtschaftliches Wachstum möglich wird. Andererseits müssen sie aber auch einen ökologischen und sozialen Ausgleich gewährleisten.

Dies geschieht durch eine durchdachte Raumentwicklungspolitik, welche die Stärken der städtischen Agglomerationen fördert, eine nachhaltige Raumplanungs- und Flächennutzungspolitik verfolgt und dabei auch periphere und strukturschwache Regionen nicht aus den Augen verliert.

Wirtschaft lokal einbetten

Der Raumentwicklung kommt hinsichtlich wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Veränderungen eine wichtige Bedeutung zu. Die Globalisierung wirtschaftlicher Aktivitäten, also die Verstärkung der ökonomischen Verflechtungen über nationale Grenzen hinweg, hat zur Folge, dass sowohl Firmen als auch Arbeitskräfte immer mobiler werden. Dieser Dynamik muss die Raumentwicklung gerecht werden, indem sie die Standortbedingungen verbessert und ein Umfeld schafft, in dem die mobilen Produktionsfaktoren lokal eingebettet und verankert sind. Die amerikanische Regionalforscherin Ann Markusen brachte dies in einem 1996 erschienenen Artikel mit der Aussage auf den Punkt, dass sich Regionen in «sticky places in slippery space» verwandeln müssten, also in «klebrige Punkte in einer rutschigen Landschaft»: Starke Regionen sollen Fixpunkte werden, an denen sich die Entwicklung angesichts dynamischer globaler Kapitalflüsse anlagert.

Raumplanung gestaltet attraktive Standorte

Mit der wachsenden nationalen und globalen Arbeitsteilung nimmt die Ausdifferenzierung in funktionale Räume und Städteneetze zu. Dabei wird die Erreichbarkeit von Städten und Regionen zu einem zentralen Kriterium für die Wettbewerbsfähigkeit. Darüber hinaus hat der sektorale Strukturwandel in unserer Wirtschaft wichtige Auswirkungen auf die Raumentwicklung

und Raumplanung. Die zunehmende Bedeutung des tertiären Sektors und der Ausbau der wissensbasierten und dienstleistungsorientierten Industrien äussert sich räumlich in vielfältiger Weise. Drei Beispiele:

- Industrien, die einst von Ressourcen und Standorten – vor allem im ländlichen Raum – abhängig waren, schrumpfen oder sind bereits ganz verschwunden. Damit drohen periphere Räume, den wirtschaftlichen Anschluss zu verlieren.
- Der Wandel setzt Arbeitskräfte frei und verstärkt regionale Unterschiede.
- Die neuen Sektoren haben unterschiedliche, teilweise neue oder veränderte Anforderungen an den Standort. Viele Industrien sind heute teilweise standortunabhängig, andere wiederum – etwa die Unternehmensdienstleistungen – sind räumlich stark konzentriert.

Durch diese Prozesse hat sich die Gewichtung der Standortfaktoren verändert. Weiche Aspekte wie Lebensqualität, intakte Natur- und Kulturlandschaft, kulturelle Angebote und die Sicherheit rücken immer mehr in den Mittelpunkt.

Raumentwicklung darf in diesem Kontext nicht als überbordende Eingriffnahme von Seiten der öffentlichen Hand missverstanden werden. Vielmehr sollte sie als notwendiger Partner in der Ausgestaltung des optimalen Standorts gesehen werden. Grundsätzlich ist festzuhalten: Die heutige wissensbasierte und dienstleistungsorientierte Wirtschaft profitiert von der räumlichen Konzentration in den Metropolitanräumen. Die Ziele von Raumentwicklung und Raumplanung – wie zum Beispiel Siedlungsentwicklung nach innen, Verdichtung und Metropolitanisierung – unterstützen und treiben diese Prozesse. Als Folge verstärken sich allerdings räumliche Disparitäten.

Regionaler Ausgleich ist nötig

Es stellt sich die Frage, welche Leistungen die Raumentwicklung und -planung für die Wirtschaft und für das allgemeine Wohl erbringt. Die Raumentwicklung und -planung koordiniert öffentliche und private Nutzungsansprüche an den Raum. Dabei werden ihr vier Funktionen zugeschrieben: die Ordnungs-, Entwicklungs-, Schutz- und Ausgleichsfunktion. Durch diese Funktionen schafft die Raumentwicklung und -planung klare Rahmenbedingungen und stabile Verhältnisse, die auch wirtschaftliches Handeln erleichtern. Zudem versucht sie ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen der privaten Nutzung des Bodens – eines nicht vermehrbaren Guts – und den Ansprüchen von Gesellschaft und Umwelt sicherzustellen. Diesen Zielen und Funktionen steht allerdings die reale ökonomische Dynamik entgegen: Wirtschaftliches Wachstum und Potenziale sind regional immer ungleich verteilt. Durch den strukturellen Wandel verstärken sich diese Disparitäten zusätzlich. Vor diesem Hintergrund scheint klar, dass die räumliche Entwicklung nicht allein den Marktkräften überlassen werden kann. Die Raumentwicklung muss gerade wegen der immer grösser werdenden Kluft zwischen Peripherie und Zentren Instrumente schaffen, die einen regionalen Ausgleich ermöglichen.

Fokus auf gut erschlossene Standorte

Wie haben sich hinsichtlich des wirtschaftlichen, demografischen und kulturellen Wandels die Ansprüche von Wirtschaft und Gesellschaft an die Raumentwicklung verändert? Heute ist eine proaktive und zukunftsgerichtete Planung gefragt. Eine solche Positivplanung hat nicht die klassische Flächenbereitstellung zum Ziel, sondern fokussiert auf die strategische Weiterentwicklung gut erschlossener Standorte. Beispielhaft genannt sei

hier die Raumordnungsstrategie des Kantons Bern, die sich auf Entwicklungsschwerpunkte für Dienstleistungen sowie für industrielle und gewerbliche Nutzungen konzentriert. Eine solche vorwärtsgerichtete strategische Planung sendet positive Signale an die Wirtschaft und erlaubt die Abstimmung von Raumordnungs-, Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltpolitik.

Neue regionale Abstimmung

Die veränderte Wirtschaftsstruktur in Städten und Regionen wirkt sich auch auf die Nutzungsanforderungen an den Raum aus. Die Ansprüche an die Qualität des Raums sind in den letzten Jahren gestiegen. Deshalb genügt die quantitative Bereitstellung von Flächen nicht mehr. Vielmehr muss man den Anforderungen der modernen Wissensgesellschaft auch bei der Art und Weise, wie der Raum gestaltet wird, gerecht werden. Da der wirtschaftliche Wandel heute viel schneller und oft auch unvorhergesehen vor sich geht und unsere Gesellschaft sich sehr dynamisch verändert, muss die Raumentwicklung berechenbare und nachvollziehbare Planungsverfahren entwickeln, die es erlauben, Bauvorhaben in kürzerer Zeit als bisher zu verwirklichen. Weil Funktionen wie Arbeiten, Wohnen und Freizeit zeitlich und räumlich stärker getrennt werden, müssen die raumwirksamen Politikfelder noch stärker aufeinander abgestimmt werden. Die Entwicklung funktionaler Räume über Gemeindegrenzen hinweg bedingt eine regionale Sichtweise. Entsprechend müssen Entwicklungen regional koordiniert werden; neue Formen der regionalen Abstimmung und Regionalplanung sind nötig. Dabei dürfen auch die Ansprüche des peripheren, ländlichen Raums nicht aus den Augen verloren gehen. Hier gilt es, das diesem Raum innewohnende Potenzial wirtschaftlich in Wert zu setzen, ohne die landschaftlichen Charakteristika zu gefährden. Diese Ansprüche lassen

sich nur befriedigen, wenn die Wirtschaft vermehrt in den Planungsprozess eingebunden und der Dialog zwischen privaten und öffentlichen Akteuren dadurch verbessert wird.



Heike Mayer (1973) ist seit 2009 Professorin für Wirtschaftsgeografie und Regionalforschung am Geografischen Institut der Universität Bern. Sie war zuvor Professorin für Stadt- und Regionalplanung sowie Co-Direktorin des Metropolitan Institutes an der Virginia Tech University in den USA. Ihre Forschungsinteressen richten sich auf die Stadt- und Regionalentwicklung sowie die geografischen Aspekte von Innovationsprozessen und Unternehmensgründungen. Sie ist Autorin des Buchs «Kleinstädte und Nachhaltigkeit. Konzepte für Wirtschaft, Umwelt und soziales Leben» (mit Paul L. Knox). Dieser Artikel wurde in Zusammenarbeit mit Jonas Gurtner, Masterstudent am Geografischen Institut der Universität Bern, erstellt.

«Raumentwicklung muss auch als Wirtschaftsentwicklung verstanden werden»

• • • • •

Interview: Pieter Poldervaart
Fotos: Henri Leuzinger



Die Wirtschaft ist auf gute Erschliessung, qualifiziertes Personal und genügend Flächen angewiesen. Gleichzeitig sei man an attraktivem Wohnraum und klarer Zonierung interessiert, so Martin Dätwyler. Der Geschäftsführer Wirtschaftspolitik der Handelskammer beider Basel erklärt, welche Faktoren für die Wirtschaft zentral sind, und wie die Behörden mithelfen können, die Bedingungen attraktiv zu gestalten.

Martin Dätwyler, 1969, studierte Geografie und absolvierte ein betriebswirtschaftliches Nachdiplomstudium. Nach einigen Jahren in einem Planungsbüro trat er ins Bundesamt für Verkehr ein, bevor er zur Handelskammer beider Basel wechselte und heute als Geschäftsführer Wirtschaftspolitik und Mitglied der Geschäftsleitung die Interessen der Unternehmen gegenüber Politik, Behörden und Öffentlichkeit vertritt. Er ist Mitglied in Steuerungsgruppen wie zum Beispiel Städtebauliche Entwicklung Hafen oder Dreisitzareal und hat Einsitz in verschiedenen Verwaltungsräten.

Unter Wirtschaft versteht jeder etwas anderes. Welche Wirtschaft vertritt die Handelskammer beider Basel?

Unsere Mitglieder gehören der nicht-gewerblichen Wirtschaft an – stammen also aus Dienstleistung, Handel und Industrie. Dabei decken wir von der Einmannfirma bis zum Life Sciences-Konzern alle Grössen ab und sind damit ein ziemlich guter Spiegel der Schweizer Wirtschaft. Natürlich steht für uns das Wohlergehen der Unternehmen im Mittelpunkt. Doch wir betrachten auch das Umfeld, denn die Wirtschaft ist eingebettet in Gesellschaft und Umwelt.

Haben Big Pharma und KMU dieselben Bedürfnisse?

In vielerlei Hinsicht sind die Ansprüche gleich: Die infrastrukturellen Bedingungen sind für alle wichtig, ebenso Steuern und Abgaben, Planungssicherheit sowie möglichst einfache Bewilligungsverfahren. Spezifische Bedürfnisse haben vor allem die beiden Basler Leitbranchen, Logistik und Life Sciences. Sie brauchen den Zugang zu qualifiziertem Personal und die Nähe zu den Hochschulen, um den Know-how-Transfer sicherzustellen.

Betrifft Letzteres auch die Logistik?

Unbedingt. In der Logistik ist ein spezifisches Wissen nötig. Die Nordwestschweiz ist diesbezüglich sehr gut aufgestellt und kann den Nachwuchs überwiegend aus den eigenen Reihen rekrutieren, werden doch fast die Hälfte aller Speditionskaufleute in der Region ausgebildet.

Die Globalisierung verwandelt Traditionsfirmen in wirtschaftliche Nomaden, die weiterziehen, sobald sich die Standortvorteile überlebt haben. Ein Thema auch in Basel?

Ob ein Pharmaunternehmen oder eine einzelne Kleinfirma – es kann im-

mer wieder einmal zu Problemen beispielsweise mit einem Nutzungsplan kommen. Doch deswegen zieht noch kein Unternehmen weg. Man versucht, die Differenzen zu bereinigen. Denn die Verbundenheit mit der Region ist gross. Aber klar: Das Commitment hat auch Grenzen. Stimmen die Rahmenbedingungen insgesamt nicht mehr, ziehen auch seit Jahren ansässige Firmen weg.

Zum Beispiel?

Die Firma Häring Holzbau verliess kürzlich Pratteln und siedelte sich in Eiken im Kanton Aargau an, weil hier das Land für einen Neubau günstiger war.

Schließ die zuständige Gemeindebehörde?

Im Detail weiss ich nicht Bescheid. Aber generell muss sich eine Gemeinde und der Kanton fragen: Was ist schief gelaufen? Beide müssen auf solche Fälle vorbereitet sein und eine aktive Bodenpolitik betreiben.

In Sachen Bodenpreise kann regional vor allem das Elsass punkten.

Das stimmt, aber der Quadratmeterpreis allein gibt selten den Ausschlag. Die Standortqualität hängt auch von anderen Faktoren ab. Und zum Glück halten die Schweiz und unsere Region einige Trümpfe in der Hand. Sonst wären schon unzählige Firmen über die Grenze abgewandert.

Welche Trümpfe meinen Sie?

Die Schweiz ist für Unternehmen aus Sicht der Steuern, des Arbeitsrechts und des qualifizierten Personals ganz allgemein attraktiv. Unsere Region zeichnet sich darüber hinaus durch eine ausgezeichnete Verkehrslage aus sowie durch einen internationalen Touch, den ihr die beiden Leitbranchen verleihen. Dies wiederum zieht auch andere Unternehmen an, die entlang der Wertschöpfungsketten der Leitbran-

chen profitieren können. Schliesslich ist das Kultur-, Bildungs- und Wohnangebot wichtig, damit qualifizierte Arbeitnehmer mit ihrer Familie gerne hier leben wollen, insbesondere auch ausländische Familien der Life Sciences.

Und doch: Wie jüngst Novartis gezeigt hat, werden trotz dieser angeblichen Verbundenheit mit der Region hochqualifizierte Stellen ins Ausland verlagert. Ist die Treue doch eher kurzlebig?

Leichtfertig wird kein Unternehmen diesen Schritt machen. Meistens läuft eine Auslagerung parallel zur Erschliessung neuer Märkte oder zur Optimierung des weltweiten Standortnetzes: Man lanciert den Export in eine neue Weltregion und überlegt sich, dort einen zweiten Produktionsstandort zu etablieren. Dies ist heute wesentlich einfacher als noch vor 20 Jahren.

Wie kann die Raumplanung dieser Verlagerung entgegenwirken?

Die Politik muss sich entscheiden, welche Arten der Produktion und generell der wirtschaftlichen Tätigkeit Zukunft hat – und entsprechend muss sie die nötigen raumplanerischen Voraussetzungen dafür schaffen.

Soll man diesen Entscheid nicht besser dem globalen Wettbewerb überlassen?

Der Grundsatzentscheid, ob Raum zum Wohnen, für die Freizeit oder für gewisse Wirtschaftszweige mit ihren spezifischen Platzbedürfnissen ausgeschieden wird, ist in erster Linie politisch. Idealerweise findet im Vorfeld mit der Wirtschaft ein Meinungsbildungsprozess statt.

Welches Unternehmen dann zum Zug kommt, das bestimmt selbstverständlich der Markt. Das Auflösen der Industrie- und Gewerbezone und der Ersatz durch eine Mischzone sind aber problematisch.



Warum?

Mit grossflächigen Mischzonen sind Konflikte programmiert. Denn publikumsintensive Nutzungen, Wohn- und Kulturnutzungen sind nun einmal inkompatibel mit Nutzungen wie ein unmittelbar angrenzender Gefahrgutumschlag oder lärminintensives Gewerbe. Ein zweites Problem sind die Kosten. Wird in einer Mischnutzung Wohnen zugelassen, hat der einfache Gewerbebetrieb keine Chance, die steigenden Quadratmeterpreise zu zahlen.

Mit welchen Folgen?

Das Unternehmen weicht auf die grüne Wiese aus – und beschleunigt damit die Zersiedelung, die wir ja vermeiden wollen.

Bei der Umnutzung des Basler Dreispitzareals war die Handelskammer

anfangs sehr skeptisch – aus welchem Grund?

Tatsächlich behagte uns die ursprüngliche Zonierung überhaupt nicht. Die Rahmenbedingungen waren nicht geeignet, Sicherheit für eine konfliktfreie Entwicklung der einzelnen Bereiche zu gewährleisten. Auch uns ist die Schaffung von Wohnraum ein Anliegen. Aber man muss diese Nutzung konzentrieren, nicht vermischen. Nach unserer Intervention wurden die Nutzungen entflochten – deshalb können wir nun grundsätzlich hinter dieser Transformation stehen, sofern die Ausführungsbestimmungen auf Ebene der Nutzungsplanung den Unternehmen in den Arbeitsgebieten nicht sämtliches Entwicklungspotenzial nehmen und den heutigen Zustand einfrieren.

Doch wer differenziert zoniert, muss womöglich schon bald wieder

eine Zonenänderung veranlassen, wenn sich die Bedürfnisse ändern – ein kompliziertes Verfahren.

Das ist nicht so dramatisch. Die öffentliche Hand könnte aber durchaus noch mehr tun, und zwar mit einer aktiven Bodenpolitik: Wenn der Kanton kleine, benachbarte Parzellen aufkauft, arrondiert und dann zügig an einen grösseren Investor veräussert, kann dieses Areal beschleunigt wieder in den Verkehr gebracht werden. Denn in Zukunft wird die Nachfrage nach ganzen Arealen steigen, die zwar differenziert genutzt, aber gesamtheitlich entwickelt werden.

Das ist eine schöne Vision. Heute aber entscheidet jede Gemeinde für sich.

Umso weniger dürfen wir auf der kommunalen Ebene verharren. Vielmehr

müssen wir mindestens eine regionale Optik entwickeln, um den funktionalen Räumen gerecht zu werden. Denn nicht jedes Areal ist für alle Nutzungen geeignet. Derzeit ist die Handelskammer daran, diese grösseren Areale zu analysieren und die wirtschaftlichen Bedürfnisse an die Areale aus regionaler Sicht zu definieren.

Doch finden Sie so auch neue Flächen für die ungeliebten Logistiker?

Wir hoffen es. Tatsächlich werden Dienstleister mit offenen Armen empfangen, während Fachmärkte und Logistikbetriebe verpönt sind. Aber aus regionaler wirtschaftlicher Sicht geht es natürlich nicht, diese Branchen abzuklemmen. Ich hoffe deshalb auf die Richtpläne der nächsten Generation, welche die Bedürfnisse aus überregionaler Sicht festschreiben. Eine Forderung unserer Initiative «Logistik-Cluster Region Basel» ist es deshalb, dass ein Regionalplan Logistik oder zumindest ein Objektblatt Logistik im Rahmen des Richtplans vorgesehen wird. Im Agglomerationsprogramm Basel existieren übrigens erste Ansätze dafür.

Auch auf nationaler Ebene gab es einmal den Plan, so genannte Arbeitsplatzzonen zu schaffen. Ein guter Ansatz?

Wenn alle Kantone ihre Richtpläne korrekt ausführen, wird auch für den Bund klar, wo die grossen Flächen liegen. Doch ob der Bund dann seine Hand auf diese grossen Areale legen kann, bezweifle ich – noch dominiert der Föderalismus.

Wo genau wünscht sich die Wirtschaft mehr Aufmerksamkeit von Seiten der Raumplanung?

Raumentwicklung muss auch als Wirtschaftsentwicklung verstanden werden, entsprechend müssen die Bedürfnisse der Wirtschaft früh einfließen.

Bei Arealentwicklungen kommt es hingegen noch immer häufig vor, dass die Verwaltung zwar ein qualitativ gutes Projekt erarbeitet, aber die Bedürfnisse der Wirtschaft erst im Rahmen einer Vernehmlassung abfragt. Wir sind dann gefordert, uns innert kürzester Frist fundiert dazu zu äussern. Das ist sehr anspruchsvoll. Häufig wäre es zielführender, frühzeitig informell mit den Meinungsträgern zu diskutieren, statt die Planungen nachträglich aufwändig zu korrigieren.

Das tönt nach Vetterliwirtschaft...

...keineswegs. Es geht um ein Brainstorming, um einen offenen Austausch von Bedürfnissen und Ideen. Denn Raumplanung ist nicht Selbstzweck irgendeiner Behörde, sondern sie soll die Bedürfnisse jener erfüllen, die am Ende im zu entwickelnden Areal arbeiten oder wohnen.

Funktioniert diese informelle Absprache im Alltag?

Leider zu selten. Nehmen wir die Neugestaltung der Basler Häfen. Die Behörden bereiteten die städtebauliche Entwicklung vor, gaben Projekte in Auftrag und informierten die Öffentlichkeit. Doch um die ansässige Hafenwirtschaft und deren Bedürfnisse kümmerte sich niemand. Wir wehrten uns – und wurden gehört. Heute laufen städtebauliche Entwicklung und Hafententwicklung, also gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung, parallel – so wie es von Anfang an hätte sein sollen.

Wie könnte man solche Pannen vermeiden?

Vielleicht wäre ein Leitfaden nützlich, der Behörden und Wirtschaft aufzeigt, wie man an die Planung eines neuen Standorts oder an die Transformation eines Areals herangeht. Berührungspunkte und Vorurteile könnten dadurch womöglich vermieden werden.

Und wenn alles nichts nützt wie etwa im Laufental?

Tatsächlich, in Zwingen klappt seit Jahren eine Industriebranche. Nichts passiert. Ist ein Areal einmal ein paar Jahre ungenutzt, wird es sehr schwierig, die Fläche wieder zu beleben. Auch wir sind relativ machtlos. Die Handelskammer hatte zwar die Idee eingebracht, ein Holzvergasungskraftwerk zu bauen – wir beteiligten uns auch an einer Machbarkeitsstudie. Bislang hatten wir leider noch keinen Erfolg. Generell liegt unser Fokus bei Arealen, die sich im Transformationsprozess befinden oder unternutzt sind. Diesen Ansatz verfolgt auch das Agglomerationsprogramm des Bundes.

Eine Möglichkeit wäre es, bei der Umnutzung von Arealen vermehrt auf Public Private Partnership zu setzen.

Es gibt tatsächlich Ansätze zu mehr PPP. An der Initiative «Logistik-Cluster Region Basel» zum Beispiel sind neben der Wirtschaft auch die beiden Basler Kantone beteiligt. Mit 23'000 Arbeitsplätzen und 900 Unternehmen in der Region soll sich die Logistikbranche weiterentwickeln können. Zudem wollen wir das schlechte Image der Logistik korrigieren. Vor diesem Hintergrund ist man hoffentlich auch bereit, das Thema Flächen für die Logistik zu thematisieren.

Die Logistik braucht Fläche – ein knappes Gut.

Richtig. Alle Wirtschaftsflächen sind knapp und unter Druck. Deshalb stehen wir auch ein für eine Verdichtung und haben im Rahmen der Richtplanung Basel-Stadt zusammen mit andern Vernehmlassern ein Hochhauskonzept gefordert. Verdichtung ist auch in Gebäuden mit Höhen zwischen fünf und zehn Stockwerken möglich – dieses Potenzial sollte in Basel mutiger genutzt werden. Zwar wird so vor allem zusätzli-



cher Wohnraum geschaffen. Doch damit sinkt der Druck auf Flächen, die auch von Gewerbe und Industrie beansprucht werden.

Wie dringend wollen Ihre Mitglieder denn vergrössern?

Eine Faustregel besagt, dass ein Unternehmen über eine Landreserve von 50 Prozent verfügen sollte. Unsere Umfrage von 2008 kam zum Schluss, dass bereits 2015 sämtliche Reserven aufgebraucht sein werden. Ich plädiere nicht fürs Hamstern, aber dennoch für den Mut, gezielt zusätzlich einzuzonen – sowohl Wirtschaftsflächen als auch Wohnraum.

Mehr Verdichtung bedeutet auch eine höhere Rendite. Die Mehrwertabgabe, wie sie gerade in Basel-Stadt eine lange Tradition hat, kommt aus Gewerbekreisen zunehmend unter Beschuss. Hat sich dieses Instrument überlebt?

Ich bin nicht per se gegen diese Abgabe. Aber in der aktuellen Höhe hemmt sie in Basel die Verdichtung. Denn wenn ein Investor zu viel von seiner zusätzlichen Rendite dem Staat abgeben muss, verzichtet er lieber darauf – und die Verdichtung bleibt auf der Strecke. Man könnte das Instrument vielleicht

sogar umkehren: Warum nicht einem Investor mit Steuererleichterungen einen Kick geben, damit er verdichtet?

Und was halten Sie von vertraglichen Vereinbarungen, wonach ein Unternehmen die höhere Ausnutzung beispielsweise mit dem Bau eines lokalen Kindergartens abgilt?

Der Bau von öffentlicher Infrastruktur gehört ins Pflichtenheft des Staats. Solche Vereinbarungen sind kompliziert und können ins Uferlose gehen. Ich persönlich bevorzuge klare und nachvollziehbare Rahmenbedingungen – und zwar Anreize statt Pflichten...

...wie zum Beispiel?

Nehmen wir die Handänderungssteuer, die bei Arrondierungen häufig als Hindernis wahrgenommen wird. Braucht es diese Steuer in jedem Fall? Und immer in derselben Höhe? Vielleicht könnte in diesem Zusammenhang ein Anreiz geschaffen werden.

Um Bauland zu mobilisieren, ist vielerorts auch der Landtausch ein Thema.

Ich bin skeptisch, dass solche Börsen tatsächlich funktionieren. Denn am Schluss liegt die Fläche meist doch am

falschen Ort. Stattdessen sollten die bestehenden Instrumente vereinfacht und vermehrt auf Anreize ausgerichtet werden. Den Rest erledigt dann der Markt.

Und welche Entwicklungen erwarten Sie mittelfristig punkto Raumentwicklung für die Region?

In beiden Basel wird es entlang der Hauptverkehrsachsen zu einer zusätzlichen Verdichtung kommen, die Dörfer werden weiter zusammenwachsen. Auch Subzentren wie Liestal und Laufen werden sich weiterentwickeln. Ich teile die diesbezügliche Prognose des Agglomerationprogramms Basel, das eine Entwicklung entlang der Korridore erwartet. Denn auch die Wirtschaft sucht qualitativ gute Fläche entlang der Verkehrsachsen. Ein weiterer Trend ist die Definition von Entwicklungsschwerpunkten. Eine solche Konzentration macht es einfacher, auf die Bedürfnisse der Leitbranchen einzugehen. Schliesslich wird es wohl auch zu neuen Auszonungen kommen, aber auch zu vermehrten Kooperationen über die Landesgrenze.

Reicht das aus, um die Produktion in der Region zu halten, oder bleibt am Ende nur noch die Forschung am Rheinknie?

Forschung und Werkplatz müssen gemeinsam erhalten bleiben. Sonst ist es nur eine Frage der Zeit, bis auch Forschung und Verwaltung der Produktion ins Ausland folgen. Die Schweiz wird sich jedoch zunehmend auf wertschöpfungsintensive Erzeugnisse und auf Nischen konzentrieren. Beispielsweise nahm jüngst die ABB im Hafen Birsfelden die Produktion riesiger Steinmühlen auf. Für diese Nische passt die Region Basel mit dem direkten Wasseranschluss an die globalen Transportwege offenbar besser als der frühere Standort in Spanien. Das lässt hoffen.

Die Nachhaltigkeitsbeurteilung zeigt, wie die RPG-Revision wirkt

• • • • •

Felix Walter
felix.walter@ecoplan.ch
Hans-Jakob Boesch
hans-jakob.boesch@ecoplan.ch



Infolge Flächenverbrauch
trotz Minergie-Standards
nicht nachhaltig (2011)

Wie würde sich die Teilrevision des Raumplanungsgesetzes in den drei Dimensionen der Nachhaltigkeit auswirken? Diese Fra-

gen beantwortet eine Nachhaltigkeitsbeurteilung, die das ARE beim Forschungs- und Beratungsbüro Ecoplan in Auftrag gab.

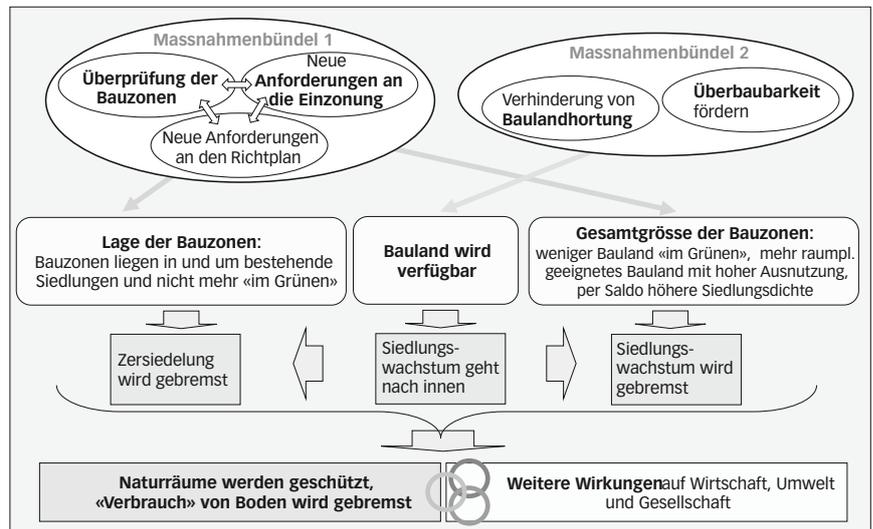
Die Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG) wurde als indirekter Gegenvorschlag zur Landschaftsinitiative lanciert und sieht gemäss der Botschaft des Bundesrats vom Januar 2010 die folgenden Massnahmen vor:

- Höhere Anforderungen an die Einzonung: Dazu gehört ein Bedarfsnachweis über die Gemeindegrenzen hinaus unter Berücksichtigung der vorhandenen Nutzungsreserven.
- Eine Überprüfung der Bauzonen inklusive Moratorium für Einzonungen, falls die Zonenplanung nicht innert einer bestimmten Frist bundesrechtskonform angepasst wurde.
- Neue Anforderungen an den Richtplan: Diese umfassen unter anderem die Festlegung von Grösse und Lage der Siedlungen, eine regionale Abstimmung von Siedlungserweiterungen sowie eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen und die Stärkung der Siedlungserneuerung.
- Die Förderung der Überbaubarkeit, beispielsweise durch eine Baulandumlegung.
- Eine Baupflicht innert einer bestimmten Frist als Massnahme gegen das Horten von Bauland.

Dieser Massnahmenkatalog löst verschiedene Verhaltensänderungen aus; die grundlegenden Wirkungsmechanismen können in der Nachhaltigkeitsbeurteilung (NHB, vgl. Kasten) wie folgt beschrieben werden (vgl. Grafik 1).

Mit den drei Massnahmen des ersten Massnahmenbündels (MB 1) wird die Lage der Bauzonen tendenziell verbessert; raumplanerisch ungeeignete Bauzonen, die «im Grünen» liegen, werden vermehrt zurückgezont.

Neueinzonungen sind dagegen nur noch an raumplanerisch geeigneten Lagen möglich. Dies bremst die Zersiedelung. Gleichzeitig sinkt die Gesamtgrösse der Bauzonen. Weil die raumplanerisch geeigneten Lagen stärker genutzt werden können, steigt die Siedlungsdichte. Damit wird der Bodenverbrauch pro Kopf geringer; das



Quelle: Ecoplan (2009), Nachhaltigkeitsbeurteilung (NHB) und Regulierungsfolgenabschätzung (RFA) zur Revision des Raumplanungsgesetzes.

Grafik 1: Massnahmenkatalog

Wachstum der Siedlungsfläche geht zurück.

Das zweite Massnahmenbündel (MB 2) zielt mit Landumlegungen oder einer Baupflicht darauf ab, das bestehende Bauland auch zu überbauen. Dadurch werden bestehende Bauzonen, die ansonsten unbebaut bleiben würden, auch tatsächlich für die Siedlungsentwicklung gebraucht. Entsprechend sinkt der Druck, neue Gebiete einzuzonen, was nicht nur das Siedlungswachstum, sondern auch die Zersiedelung bremst.

Positive Auswirkungen trotz Zielkonflikten

Die Veränderung der Bodennutzung, welche die RPG-Revision auslöst, wirkt sich auf die Wirtschaft überwiegend positiv aus: Dank der verstärkten Siedlungsentwicklung in und um die bestehenden Zentren können sich auch die verschiedenen Unternehmen stärker geografisch konzentrieren und dadurch höhere Skaleneffekte erzielen. Zudem profitieren sie von der Nähe zu den Absatzmärkten. Dies verbessert die Standortattraktivität und

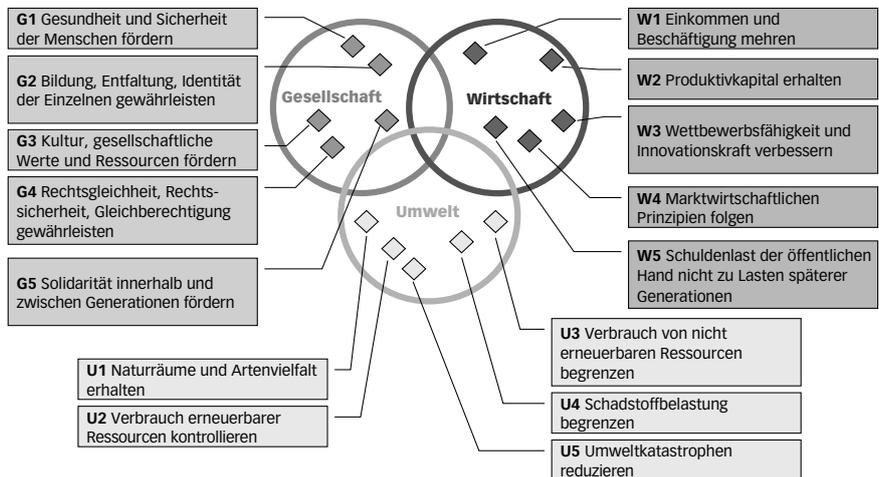
Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Zentren und trägt so zu einem höheren Wirtschaftswachstum bei. Zudem ist kein Rückgang der Bautätigkeit zu erwarten. Denn die Siedlungsentwicklung wird mit der RPG-Revision nicht gestoppt, sondern nur nach innen gelenkt.

Die öffentliche Hand wiederum profitiert von einer effizienteren Auslastung der Infrastruktur und von einem höheren Steueraufkommen. Im Vollzug können allerdings zusätzliche Verwaltungskosten anfallen, vor allem in der Anfangsphase aufgrund vermehrter Rückzonungen.

In der Dimension Gesellschaft sind die Erhaltung freier Flächen und intakter ländlicher Landschaften für zukünftige Generationen positiv zu werten. Kritisch beurteilt werden könnte hingegen die Rechtsunsicherheit, solange nicht klare Bestimmungen – beispielsweise bezüglich der Baupflicht und der Entschädigung bei Auszonungen – formuliert werden.

Aus Sicht der Umwelt bringt die Revision eine Verbesserung, indem der Naturraum besser geschützt wird. Allerdings bleibt der Grundmechanismus unverändert, wonach sich die Raumentwicklung nach dem geschätzten

Siedlungsbedarf der nächsten 15 Jahre richtet. Dieser Grundmechanismus bewirkt einen Zielkonflikt zwischen wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten der Nachhaltigkeit. Denn die Siedlungsentwicklung wird grundsätzlich nicht begrenzt, womit die nicht vermehrbare Ressource Boden weiterhin unwiederbringlich geschmälert wird. Die NHB hat auch auf zahlreiche Unsicherheiten bezüglich der erwarteten Auswirkungen hingewiesen und betont, wie bedeutend ein konsequenter Gesetzesvollzug ist.



Grafik 2: Nachhaltigkeitsbeurteilung
Quelle: Ecoplan (2009), Nachhaltigkeitsbeurteilung (NHB) und Regulierungsfolgenabschätzung (RFA) zur Revision des Raumplanungsgesetzes

NHB ermöglicht fundiertere Entscheide

Selbstverständlich bleibt die Gesetzgebung und deren Vorbereitung ein stark von den unterschiedlichen Interessen und politischen Kräften geprägter Prozess. Die NHB hat aber das Wissen um die Wirkungszusammenhänge gestärkt und vor allem gezeigt, dass nur ein konsequent vollzogenes Gesamtpaket die gewünschten Auswirkungen erzielen kann. Zwar wären vertiefere Abklärungen wünschbar. Doch bereits die Grobeinschätzung durch die NHB leistet einen Beitrag für eine sachbezogenere Diskussion und erlaubt es, die Auswirkungen der Revision in der Botschaft fundierter darzulegen.

Nachhaltigkeitsbeurteilung

Eine Nachhaltigkeitsbeurteilung (NHB) verfolgt das Ziel, Vorhaben des Bundes hinsichtlich der Ziele der Nachhaltigen Entwicklung zu beurteilen und zu optimieren. Die NHB zeigt möglichst frühzeitig auf:

- Welche Auswirkungen in den Dimensionen Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft von einem bestimmten Vorhaben zu erwarten sind;
- wie sich positive und negative Auswirkungen auf die drei Dimensionen verteilen;
- ob Zielkonflikte zwischen den einzelnen Dimensionen und/oder mit den Hauptzielen des Vorhabens bestehen;
- wie ein Vorhaben in Bezug auf dessen Nachhaltigkeit optimiert werden könnte.

Ecoplan entwickelte 2010 im Auftrag des ARE die Publikation «Nachhaltigkeitsbeurteilung: Leitfaden für Bundesstellen und weitere Interessierte» inklusive integriertes Excel-Tool. Das Vorgehen umfasst insgesamt neun Arbeitsschritte; die Beurteilung erfolgt entlang der 15 Nachhaltigkeitskriterien, die der Bundesrat definiert hatte (vgl. Grafik 2). Die vorliegende NHB wurde aufgrund der knappen Zeitvorgaben als Grobbeurteilung durchgeführt und stützt sich auf Expertenwissen sowie eine Literaturanalyse.



Felix Walter, 1963, studierte an der Universität Bern

Volkswirtschaft, Betriebswirtschaft und Staatsrecht. 1988 war er Mitgründer und ist seither Partner des Forschungs- und Beratungsunternehmens Ecoplan. Er ist vor allem in den Bereichen Wirtschafts-, Verkehrs- und Umweltpolitik und -ökonomie tätig.



Hans-Jakob Boesch, 1979, studierte Politikwissenschaft, Volkswirtschaft

und Staatsrecht an den Universitäten Zürich und Exeter (UK) und promovierte 2011 in Politikwissenschaft. Seit Anfang 2007 ist er Consultant bei Ecoplan und führte unter anderem verschiedene Projekte in den Bereichen Nachhaltigkeit und Raumplanung durch.

Integrierte Flächennutzungs- und Transportmodelle verbessern die Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturprojekten

• • • • •

Christof Zöllig
christof.zoellig@ivt.baug.ethz.ch
Kay W. Axhausen
axhausen@ivt.baug.ethz.ch



Kombinierter Güterverkehr:
Containerterminal Bahn-
Strasse (2011)

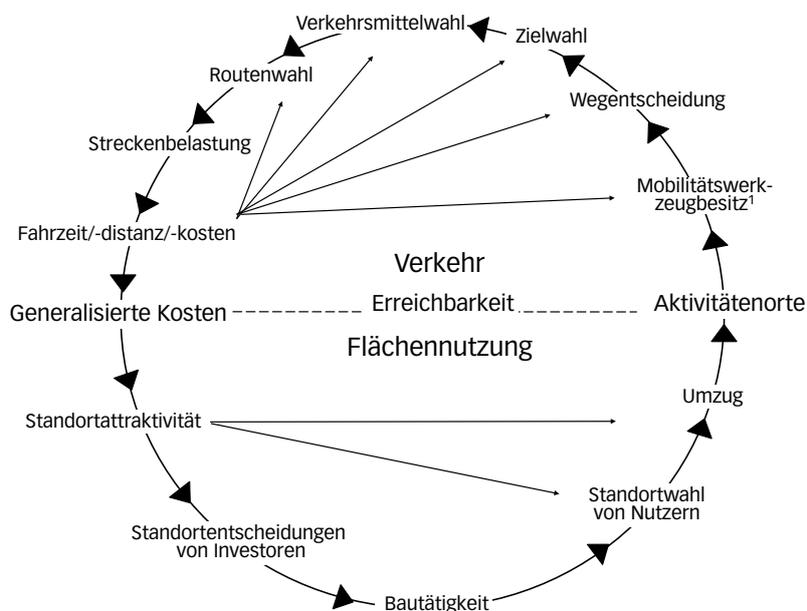
Eine Raum- und Verkehrsplanung mit integrierten Flächennutzungs- und Transportmodellen bietet viele Vorteile. Insbesondere lassen sich die Handlungsoptionen adäquat

beurteilen. Denn bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit wird die Wechselwirkung zwischen Verkehrssystem und Flächennutzung berücksichtigt.

Nutzen ist ein zentraler Begriff in der Ökonomie, um Entscheidungen zu verstehen. Im Zusammenhang mit dem Nutzen von Verkehrsinfrastrukturprojekten gilt es, langfristige Entscheidungen und langsame Prozesse zu berücksichtigen. Bei der Raumentwicklung sind dies Standortentscheidungen von Privaten und Firmen sowie Prozesse im Wohnungs- und Bürobau, aber auch in der Umwelt. Werden diese Faktoren in einem so genannten Wirkungskreis visualisiert, zeigt die obere Hälfte Determinanten im Verkehr, die untere Hälfte solche der Flächennutzung. Die Umweltprozesse gelten als externe Faktoren, ohne dass dadurch ihre Bedeutung geschmälert würde.

Zentral ist das Konzept der so genannten Aktivitätenorte, das einer kurzen Erklärung bedarf: Mobilität ist eine Folge der Spezialisierung der Gesellschaft, die für Aktivitäten wie Wohnen und Arbeit unterschiedliche Orte benötigt, da sich Mehrfachnutzungen desselben Orts oft ausschließen. Folglich muss die Bevölkerung den Ort wechseln, um verschiedene Tätigkeiten auszuführen. Diese Raumüberwindung erfordert Entscheidungen zu Wegantritt, Ziel, Verkehrsmittel, Route, Zeitpunkt und Mobilitätswerkzeug und soll zu möglichst günstigen Bedingungen erfolgen. Relevante Mobilitätswerkzeuge sind dabei Führerausweis, Verfügbarkeit oder Besitz eines Personewagens, Besitz von General-, Halbtax- oder eines regionalen Monats- oder Jahresabonnements. Wichtig bei der Analyse von Mobilitätsentscheidungen ist die Rückwirkung der aktuellen Verkehrsströme auf die zukünftigen Entscheidungen. Denn wer mit dem Auto immer öfter in den Stau gerät, steigt in der Folge möglicherweise auf den ÖV um (vgl. Abb. Wirkungskreis).

Die generalisierten Kosten der Raumüberwindung – also die gewichtete Summe aus Zeit und Kosten – haben einen direkten Einfluss auf die Standortattraktivität. Je besser ein Ort erschlossen ist, desto näher und zahlrei-



¹ Mobilitätswerkzeuge sind Führerausweise, Verfügbarkeit/Besitz von Personewagen, Besitz von General-, Halbtax- sowie von lokalen / regionalen Jahres-, Monats- und Wochenabonnements. Grafik nach Wegener und Fürst, 1999, adaptiert

Grafik Wirkungskreis Landnutzung Verkehrssystem

cher sind die potenziell erreichbaren, nutzenbringenden Ziele. In ökonomischer Terminologie heisst das: Das konsumierbare Güterbündel vergrößert sich mit günstigerer Raumüberwindung bei gleich bleibendem Budget.

Die Berechnung der Erreichbarkeit

Eine zentrale Grösse zur Messung des Standortpotenzials eines Orts ist seine Erreichbarkeit. Diese kann auf verschiedenste Weise berechnet werden. Nachstehend wird der breit anerkannte Potenzialansatz vorgestellt:

$$E = \sum_j^J X_j e^{-\beta k_{ij}}$$

Die Erreichbarkeit E berechnet sich als die Summe aller berücksichtigten Möglichkeiten X_j , die mit einer Raumüberwindungsfunktion gewichtet werden. Diese Formulierung macht deutlich, dass die Erreichbarkeit von den alternativen Aktivitätenorten und de-

ren Mobilitätskosten abhängt. Es ist sinnvoll, die Alternativen auf einer gewissen räumlichen Auflösung (einzelne j) zu Gewichten zusammenzufassen, beispielsweise bei der Gewichtung von Arbeitsplätzen. Die Grösse berücksichtigt gleichermaßen das Flächennutzungs- und das Transportsystem. Variationsmöglichkeiten ergeben sich in der Berücksichtigung von Alternativen respektive von Möglichkeiten und in der Berechnung der generalisierten Kosten. Werden beispielsweise für die Raumüberwindungskosten in einer ersten Näherung oft euklidische Distanzen eingesetzt, also der anschauliche Abstand, erfassen netzwerkbaasierte Reisezeiten die Qualität der Infrastruktur. Ausserdem kann die subjektive Wahrnehmung berücksichtigt werden, indem unterschiedliche Alternativen, Gewichtungen und Raumüberwindungskosten eingesetzt werden. Dies ist besonders wichtig, weil viele entscheidungsrelevante Grössen wie zum Beispiel die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes von der persönlichen Situation abhängig sind.

Auch ein Bauobjekt kann Nachfrage auslösen

Die Standortattraktivität kann – insbesondere in Bezug auf das Transportsystem – durch die Erreichbarkeit ausgedrückt werden. Die Erreichbarkeit beeinflusst somit direkt die Standortentscheidung. Je besser die Erreichbarkeit eines Orts, desto höher die Wahrscheinlichkeit, dass sich ein Akteur für diesen Ort entscheidet. Dies wurde für Schweizer Haushalte und Firmen empirisch gezeigt. Regressionsmodelle für Immobilienpreise weisen zudem nach, dass eine erhöhte Erreichbarkeit die Preise an einem Ort steigert. Im Kanton Zürich beispielsweise bedeutet eine zusätzliche Minute Fahrzeit zum Zentrum eine Wertverminderung der Liegenschaft von 3,8 Prozent. Signifikante Einflüsse der Erreichbarkeit auf Mieten wurden sowohl im Wohnungs- als auch im Büro- markt nachgewiesen.

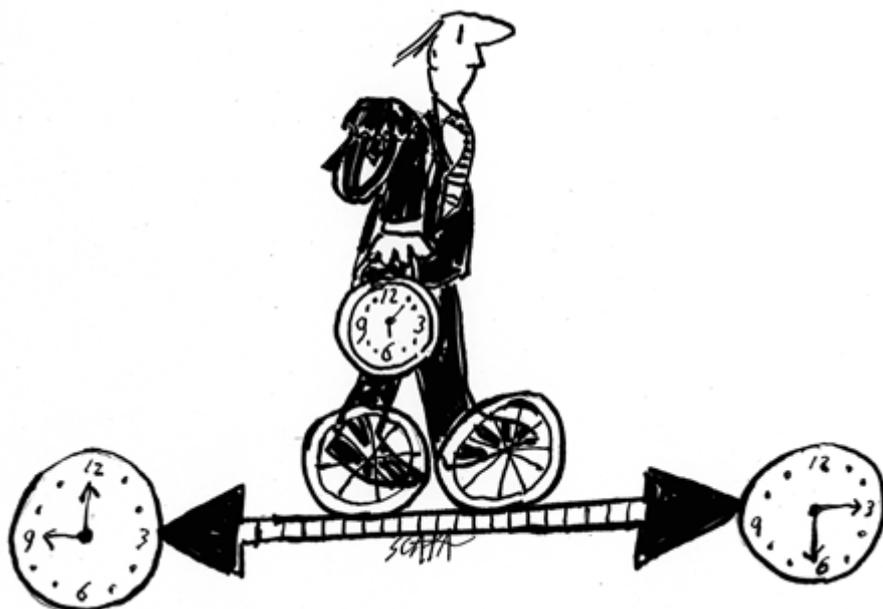
Somit werden Investitionen ins Transportsystem, und damit in die Verbesserung der Erreichbarkeit, teilweise in erhöhte Immobilienpreise überführt.

Diese Preissignale werden von der Immobilienwirtschaft registriert, so dass die Bautätigkeit in gefragten Gebieten steigt. Dabei wird implizit ein nachfrageorientierter Markt angenommen. Allerdings ist auch denkbar, dass durch ein entsprechendes Bauprojekt erst eine Nachfrage erzeugt wird, steht doch eine Wohnung erst nach deren Erstellung als tatsächliche Alternative zur Verfügung. Die neu gebauten, spezialisierten Orte werden von den Marktteilnehmern absorbiert, was einer Neulokalisierung von Aktivitäten gleichkommt. Auch hier ist zu bemerken, dass diese Umverteilung wiederum Rückwirkungen auf das Transportsystem hat, da die Aktivitätenorte Ausgangs- beziehungsweise Endpunkt der zurückgelegten Wege sind.

Integrative Raum- und Verkehrsplanung

Dass die Erreichbarkeit sowohl vom Transportsystem als auch von der räumlichen Verteilung der Aktivitätenorte abhängt, hat verschiedene Konsequenzen. Die Notwendigkeit, Verkehrs- und Raumplanung zu koordinieren, ist offensichtlich. Es ist davon auszugehen, dass auf beide Bereiche abgestimmte Massnahmenpakete besonders effektiv sind. Dazu eignet sich insbesondere ein integriertes Flächennutzungs- und Transportmodell, da es auch quantitative Aussagen ermöglicht. Im Vergleich zu bisherigen Verkehrsmodellen berücksichtigen integrierte Modelle die Rückwirkungen zwischen Transportsystem und Flächennutzung und können so die Standortentscheidung verschiedener Akteurstypen abbilden.

Eine Konzeptstudie für das ARE kam zum Schluss, dass ein nationales Flächennutzungs- und Transportmodell machbar und sinnvoll ist. Dazu müsste das existierende nationale Verkehrsmodell um den Teil der Flächennutzung ergänzt werden. Das erweiterte Modell wäre nicht nur adäquater, sondern im Bereich raumwirksamer Prozesse auch breiter einsetzbar. So wäre es etwa denkbar, Fragen zum Steuerwettbewerb oder zum Abzug von Pendelkosten zu beantworten. Mit solchen integrierten Modellen können die verfügbaren statistischen Daten umfassend genutzt und zusätzliche nutzenstiftende Elemente berücksichtigt werden. Dadurch könnte ein nationales Flächennutzungs- und Transportmodell entscheidend dazu beitragen, dass sich die Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturprojekten besser abschätzen liessen.



Christof Zöllig, 1981, doktortiert am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich.



Kay W. Axhausen, 1958, leitet das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) an der ETH Zürich.

Einsatz für eine zukunftsgerichtete Güterverkehrspolitik

• • • • •

Rainer Deutschmann
rainer.deutschmann@manor.ch



Bewegung in einem von der Raum-
planung lange vernachlässigten
Bereich: Logistik

Die IG Detailhandel Schweiz und deren Arbeitsgruppe Güterverkehr vertreten die grösste Gruppe von Bezügerinnen von Logistikdienstleistungen in der Schweiz. Sie setzt

sich für zukunftssträchtige, nachhaltige und von Verkehrsträgern unabhängige Transportlösungen ein.

Die Schweiz verfügt über eines der besten Infrastrukturnetze weltweit. Dieses stellt einen zentralen Faktor für die Standortattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes dar. Die bei weitem wichtigste Verkehrsinfrastruktur sind die rund 70'000 Kilometer Strassen. Auf ihnen werden 83 Prozent des Personenverkehrs und 61 Prozent des Güterverkehrs abgewickelt – letzterer berechnet in Tonnenkilometern. Gegen 40 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens entfällt auf die 1790 Kilometer Nationalstrassen. Daneben verfügt die Schweiz über eines der dichtesten und meistbefahrenen Schienennetze der Welt mit einer Länge von 5148 Kilometern. Mit einem Anteil von 17 Prozent des Personenverkehrs und 39 Prozent des Güterverkehrs belegen die Schweizer Bahnen einen internationalen Spitzenwert bezüglich des Modal Splits. Doch sowohl Eisenbahn- als auch Strassenverkehr stossen an ihre Grenzen: Gemäss Schätzungen des Bundes wird der Gütertransport bis 2030 auf der Strasse um 35 Prozent und auf der Schiene um 85 Prozent zunehmen. Dabei bestehen schon heute Engpässe. So kam es 2009 auf dem Strassennetz zu 11'829 Stautunden, 18 Prozent mehr als 2008. Hauptgrund ist die Verkehrsüberlastung im Grossraum Zürich, wo sich die Stautunden auf der Nordumfahrung seit 2003 verdoppelt haben, und Staus in den Regionen Basel, Bern, Lausanne und Genf. Ebenso bestehen heute wegen fehlender Trassekapazität Engpässe auf dem Schienennetz, da der Personenverkehr gegenüber dem Güterverkehr gesetzlich prioritär behandelt wird.

Finanzierung muss langfristig gesichert sein

Die künftige Entwicklung der Infrastrukturnetze hängt von zahlreichen Faktoren ab. Treiber sind das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, der technische Fortschritt und die Integ-

ration der europäischen Märkte. Hemmende Faktoren sind unter anderem die begrenzte Belastbarkeit von Umwelt, Raum und Mensch, die Endlichkeit der Rohstoffe und speziell der fossilen Energieträger sowie die Knappheit der öffentlichen Finanzen. Auf Grund der oben dargelegten Ausgangslage und der prognostizierten Entwicklung hat die IG Detailhandel Schweiz (IG DHS), in der die sechs Unternehmen Migros, Coop, Vögele, Denner, Valora und Manor organisiert sind, folgende Vision formuliert:

«Die Güter des Detailhandels stehen den Menschen in der Schweiz stets zur rechten Zeit, in ausreichender Menge und optimaler Qualität sowie zu wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Bedingungen zur Verfügung.»

Um diese Vision Wirklichkeit werden zu lassen, setzt sich die IG DHS auf verschiedenen Ebenen ein. Sie will der Schweizer Bevölkerung den privaten und volkswirtschaftlichen Nutzen des Güterverkehrs aufzeigen, so dass dieser je länger je anerkannter wird. Sie will aber auch bewirken, dass die Interessen des Güterverkehrs gegenüber dem Personenverkehr nicht weiter ins Hintertreffen geraten. Die IG DHS setzt sich zudem im Sinn eines gesamtheitlichen Ansatzes im Schweizer Güterverkehr für die Kostentransparenz und Verursacherprinzip ein und engagiert sich erfolgreich, damit die öffentliche und private Finanzierung für nachhaltige Infrastrukturprojekte des Güterverkehrs gesichert ist.

Als Organisation, die offen, konstruktiv und vor allem Verkehrsträger-neutral politisiert, pflegt die IG DHS den Kontakt zu ihren Partnern aus Wirtschaft, Verbänden und Bundesbehörden. Ein vertrauensvoller und regelmässiger Austausch sowie eine punktuelle Zusammenarbeit mit den in Güterverkehrsfragen involvierten Bundesämtern für Verkehr (BAV), für Strassen (ASTRA) und für Raumentwicklung (ARE) sind Voraussetzungen für einen Fortschritt im Verkehrsdos-

Mit Proofit nachhaltig profitabel und wettbewerbsfähig

In KMU mangelt es punkto Nachhaltigkeit oft an Wissen und Vernetzung, ebenso fehlt eine darauf ausgerichtete Unternehmensstrategie. Proofit aktiviert das im Unternehmen vorhandene Know-how und inspiriert zu Massnahmen, die sowohl ökologisch als auch ökonomisch profitabel sind. Der Efficheck, ein Selbstevaluations-Tool, hilft bei der Einschätzung des eigenen Potenzials. Die digitale Infothek ihrerseits liefert über 400 Beiträge rund um die Nachhaltigkeit. Die Texte beleuchten einzelne Aspekte und bieten Links zu Detailinfos, Praxisbeispielen und Institutionen. Nicht zuletzt kann man erfolgreiche Unternehmerinnen und Unternehmer persönlich treffen, die zeigen, wie sie es geschafft haben, nachhaltig erfolgreich zu wirtschaften: Die Öbu lädt regelmässig zu Proofit- Apéros in ihren Mitglied-Unternehmen ein. Proofit ist ein Projekt der Öbu – Netzwerk für nachhaltiges Wirtschaften in Zusammenarbeit mit den Bundesämtern für Energie, Umwelt und Raumentwicklung sowie dem Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO).

Sabina Döbeli, doebeli@oebu.ch

www.proofit.ch

sier. In diesem Zusammenhang erhielt die IG DHS erste Einblicke ins Güterverkehrsmodell des ARE. Es ist im Sinn beider Partner, hier das Gespräch weiter zu vertiefen und dieses Modell anhand der spezifischen Anforderungen des Detailhandels für das ARE-Modell validieren zu lassen. Im Gegenzug erhofft sich die IG DHS neue Erkenntnisse für die künftige Ausgestaltung des schweizerischen Güterverkehrsnetzes. Ebenso werden aus dem umfassenden Forschungspaket Güterverkehr unter der Ägide des ASTRA, bei dem die IG DHS die Erfordernisse



Die Versorgung der Bevölkerung mit erntefrischen Nahrungsmitteln erfordert eine ausgeklügelte Logistik. Engros-Markt Zürich

des Detailhandels an die Verkehrsinfrastruktur einbringt, neue Einsichten und Lösungsansätze erwartet.

Pioniergeist ist gefragt

Gerade die Bemühungen um Verbesserungen im Verkehr und insbesondere im Güterverkehr dürfen nicht fragmentarisch bleiben. Nur integrierte Optimierungen im Personenverkehr sowie im Strassen-, Schienen-, Luft-, Wasser- und im kombinierten Güterverkehr bringen die Schweizer Logistik entscheidend weiter. Im Sinn eines innovativen und nachhaltigen Ansatzes prüft die IG DHS auch neue Wege. So möchte sie zur Zeit mit anderen Partnerunternehmen untersuchen, ob es möglich ist, künftig einen Teil der Warenströme unterirdisch zu transportie-

ren. «Cargo sous terrain» wäre nebst Strasse, Schiene, Wasser und Luft ein fünfter Verkehrsträger und könnte – bei positiven Studienresultaten – eine wichtige Antwort auf die Verkehrsüberlastung auf Strasse und Schiene sein, was letztlich zur Entlastung der überirdischen Verkehrsinfrastruktur beitragen würde. In der Projektstudie «Cargo sous terrain» sollen kommerzielle, technische, rechtliche und ökologische Aspekte einer Umsetzung geklärt werden. Dieser zukunftsgerichtete Ansatz für den Güterverkehr wird auch vom Bundesamt für Verkehr unterstützt, indem der stellvertretende Direktor erfreulicherweise in der Projektorganisation mitarbeiten wird. Die IG DHS ist überzeugt, dass nur mit einer umfassenden Verkehrs- und Güterverkehrspolitik die aktuellen und künftigen Herausforderungen erfolgreich

gemeistert werden können. Gefragt sind tragfähige Partnerschaften von Politik, Bundesämtern und Wirtschaft sowie eine gute Prise Pioniergeist.



Rainer Deutschmann, 1963, ist Direktor der Division Supply Chain Management und Mitglied der Geschäftsleitung der Manor AG. Er hat einen beruflichen Hintergrund in Unternehmensführung, Organisationslehre und Wirtschaftsinformatik.

Industrieflächen prägen den Schweizer Gebäudepark

• • • • •

Robert Weinert
robert.weinert@wuestundpartner.com

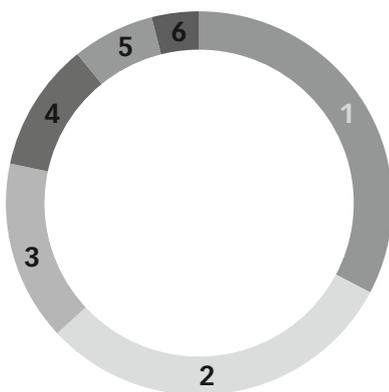
Hohe Nachfrage nach
Anlageobjekten im
Immobilienmarkt



Grosse Industriebauten sind in allen Regionen der Schweiz zu finden. Auf der Suche nach Anlagealternativen stellt sich deshalb für Immobilieninvestoren die Frage, ob sich dieses Segment für Investitionen eig-

nen würde. Weil sich die meisten institutionellen Investoren bis heute auf die Segmente der Mehrfamilienhäuser und Geschäftsliegenschaften beschränken, böte sich damit ein echtes Diversifikationspotenzial.

Ein Blick auf den Gebäudepark Schweiz offenbart Erstaunliches: Industriell und gewerblich genutzte Flächen machen rund einen Drittel des kommerziell genutzten Flächenbestands von insgesamt 468 Millionen Quadratmetern Bruttogeschossfläche aus. Diese Substanz deckt sich auf den ersten Blick zwar mit der Tatsache, dass im sekundären Sektor – Industrie und Gewerbe – 29 Prozent aller Beschäftigten angestellt sind. Doch nur gerade 19 Prozent des Totals sind in der eigentlichen verarbeitenden Industrie tätig, womit der Flächenverbrauch von Industrie und Gewerbe erstaunlich hoch ist.



- 1 Industrie/Lager/Gewerbe
- 2 Infrastruktur
- 3 Landwirtschaft
- 4 Büro
- 5 Verkauf
- 6 Gastgewerbe

Quelle: Wüest & Partner

Bruttogeschossflächen-Anteile (2009)

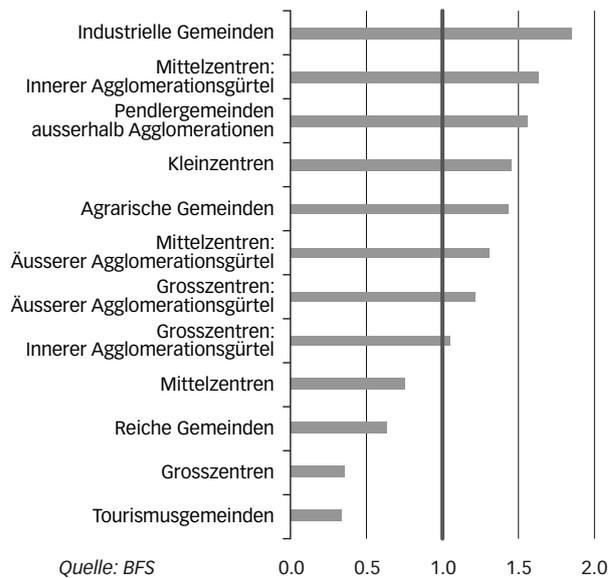
Ein weiterer Gegensatz besteht bei den Marktwerten: Obwohl die kumulierten Industrie- und Gewerbeflächen die Quadratmeterzahl aller Büroflächen um das Dreifache übersteigen, bewegen sich die Marktwerte etwa in derselben Höhe von je gut 200 Milliarden Franken.

Frühere Standortfaktoren prägen bis heute

Verstärkt werden diese Auffälligkeiten durch die Betrachtung der Gebäudestandorte. Bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts war die Verfügbarkeit von Energie – damals noch ausschliesslich Hydroenergie – der primäre Standortfaktor für eine industrielle Tätigkeit. Etliche noch heute präsente Industriekomplexe befinden sich deshalb in unmittelbarer Nähe

von Flussläufen. Es erstaunt also nicht, dass sich auf der Schweizer Karte nach wie vor industrielle Ballungsgebiete mit einem erkennbaren Branchenfokus ausmachen lassen. Während sich im Schweizer Mittel rund vier Industriebeschäftigte pro Hektare lokalisieren lassen, steigt dieser Wert in einzelnen Zentren auf über 155 Vollzeitäquivalente an. Industrielle Tätigkeiten und der Bedarf an entsprechenden Liegenschaften sind zwar flächendeckend vorhanden. Deren Bedeutung an der kommunalen oder regionalen Wirtschaftsstruktur nimmt in der Tendenz aber mit zunehmendem Urbanisierungsgrad ab.

Zwei zentrale Erkenntnisse lassen sich aus den obigen Beobachtungen gewinnen: Erstens sind industriell-gewerblich geprägte Tätigkeiten deutlich flächenintensiver als Dienstleistungsaktivitäten. Die Wertschöpfung pro Quadratmeter fällt im zweiten Sektor weit geringer aus als im Dienstleistungssektor, was zu einer tieferen Zahlungsbereitschaft für Mieten führt. Zweitens ist der heutige kommerzielle Gebäudepark durch die Schweizer Wirtschaftsgeschichte der vergangenen 150 Jah-



Quelle: BFS

Verteilung der verarbeitenden Industrie auf die Gemeindetypen (Standortkoeffizient, Schweiz = 1,0; 2008)

re geprägt. Dabei wurden die Immobilien nur zum Teil dem wirtschaftlichen Strukturwandel angepasst. Oder anders gesagt: Die Lebensdauer der Gebäude ist länger als der zeitliche Horizont wirtschaftlicher Tätigkeiten. Dies führt mancherorts zu den bekannten und wenig beliebten Industriebranchen.

Investitionsvolumen auf hohem Niveau

Selbst wenn der Strukturwandel der Schweizer Wirtschaft fortgeschritten ist, sind Industrieflächen auch in Zukunft nicht aus dem Gebäudepark wegzudenken, denn es besteht hier nach wie vor ein hoher Bedarf. Dies zeigt sich im Neu- und Umbauvolumen: Während sich Investitionen in neue Büroflächen bei rund 1,5 Milliarden Franken pro Jahr bewegen, liegen diejenigen für neue Industrie- und Gewerbeflächen inklusive Logistik bei gut 1,9 Milliarden Franken. Bereitgestellt wird das beachtliche Investitionsvolumen fast ausschliesslich von den Industrieunternehmen selbst – oft mit Hilfe von Bankkrediten.

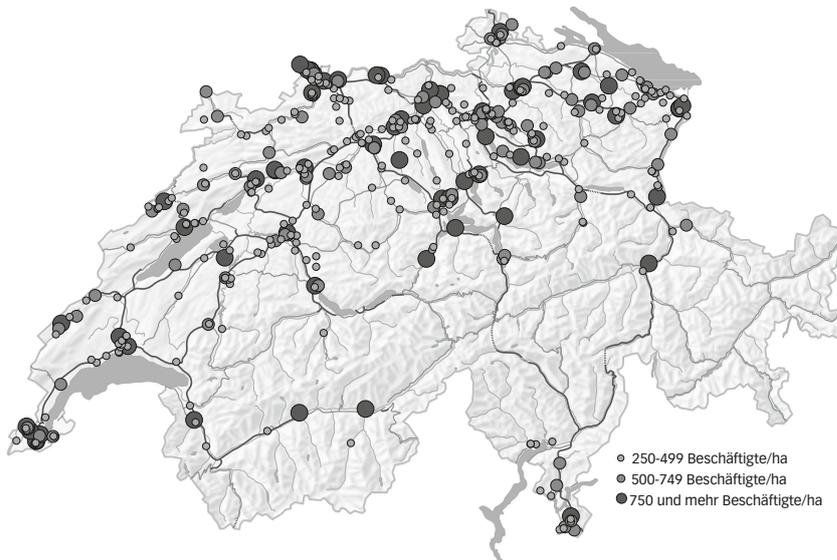
Hemmende Faktoren für potenzielle Investoren

Neben den Industrieunternehmen mit eigenen Betriebsimmobilien – den so genannten Corporate Real Estates – existieren drei weitere Gruppen, die im Segment der Industrieimmobilien als Eigentümer auftreten:

- ehemalige Industrieunternehmen;
- Sale-and-Lease-Back-Immobilieninvestoren. Dabei handelt es sich um Unternehmen, die eine Immobilie an eine Leasinggesellschaft verkaufen und sie zur weiteren Nutzung gleichzeitig wieder zurückleasen;
- kooperative Immobilieninvestoren.

Dass sich klassische institutionelle Anleger – anders als die genannten Eigentümergruppen – mit Investitionen in Industrieimmobilien zurückhalten, hat unterschiedliche Gründe. Erklärungsansätze finden sich in folgenden Aspekten:

- Spezifisch limitierende Anlagerichtlinien: Die Mehrheit der institutionellen Schweizer Investoren ist bewusst nicht im Segment der Industrieliegenschaften präsent. Die Anlagerichtlinien schliessen Engagements entweder grundsätzlich aus oder sind mit beschränkenden Auflagen verbunden.
- Management von komplexen Schnittstellen: Anders als Büroflächen weisen Industriebauten oft eine baulich enge Verflechtung zwischen der Gebäudehülle, dem Innenausbau, den Produktionsanlagen sowie der Haustechnik auf. Für einen klassischen Immobilieninvestor sind daher grosse Anstrengungen nötig, will er nicht nur die betriebswirtschaftlichen, sondern auch die technischen Aspekte verstehen.
- Geringes Synergiepotenzial: Die Ansprüche an die industriellen Gebäude sind nicht nur sehr spezifisch, sie unterscheiden sich auch von Unternehmen zu Unternehmen. Der Immobilieninvestor benötigt deshalb bei jedem Objekt und jeder Projektentwicklung genaue Kenntnisse über die spezifische Branche.



Industrielle Verarbeitung: Gebiete in der Schweiz mit mindestens 250 Beschäftigten pro Hektare (2008)

- Erhöhtes Standort- und Liegenschaftsrisiko: Für die Entwicklung neuer Industrieliegenschaften kommen oftmals nur periphere Standorte in Frage. Die Kombination eines solchen Standorts mit einer auf den Leib geschneiderten Immobilie birgt schwierig zu bemessende Risiken bei einer allfälligen Weitervermietung einerseits und einem möglichen Verkauf andererseits.

Industrieareal mit weiteren Nutzungen kombinieren

Allerdings gibt es Möglichkeiten, um die Defizite der Industrieimmobilien bezüglich ihrer Anlagentauglichkeit zu kompensieren: Ähnlich wie die Sportstadien sollen künftig vermehrt auch Tram- oder Bahndepots mit einer so genannten Mantelnutzung konzipiert werden. Der «Mantel» beherbergt Nutzungen, die hohe Renditen versprechen, womit de facto eine Quersubventionierung stattfindet. Dieser Ansatz liesse sich auch bei Industrieflächen bestens anwenden; eine geschickte Kombination mehrerer Nutzungen könnte vom Immobilieninvestor als ein Konglomerat, als etwas Zusam-

mengehörendes, betrachtet werden. Weil Industrieunternehmen immer mehr konventionelle Büroflächen benötigen, könnte dieser Ansatz durchaus interessanter werden. Die Rentabilitätsrechnung des Immobilieninvestors dürfte sich damit klar verbessern. Gleichzeitig entstehen neue Herausforderungen insbesondere im Zusammenhang mit industriellen Emissionen wie Lärm, Abgasen und Lastwagenverkehr. Doch diese Belastungen dürften sich in Zukunft durch technische Innovationen reduzieren lassen.

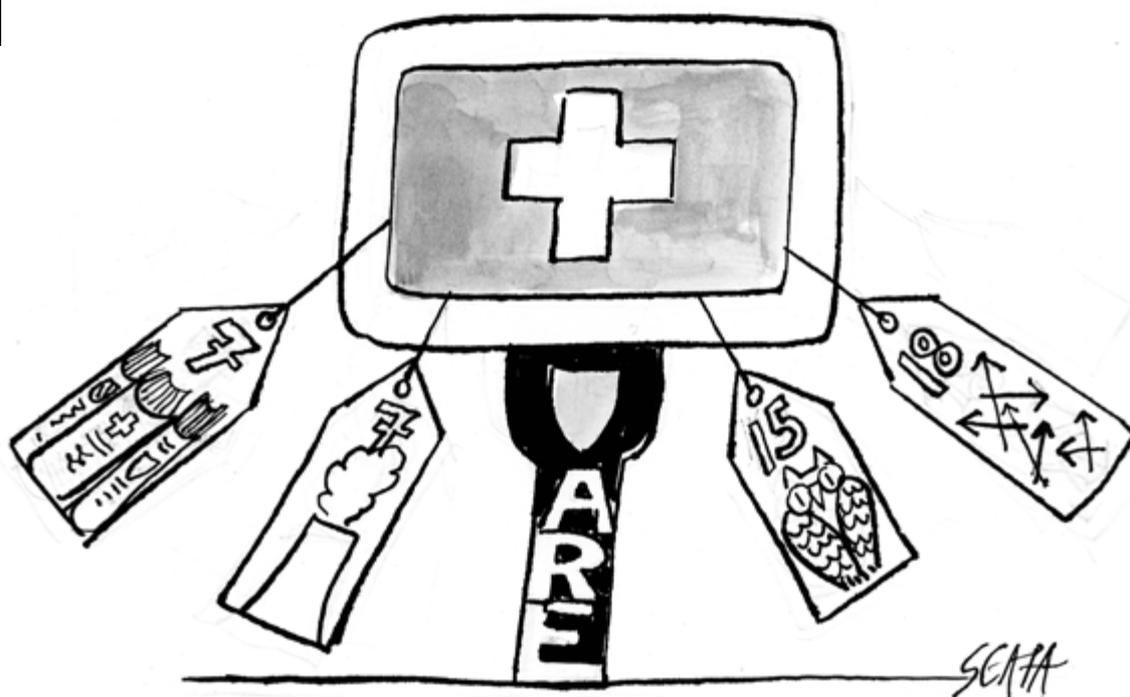


Robert Weinert, 1978, studierte in St.Gallen Wirtschaft und arbeitet seit 2010 bei Wüest & Partner. Er ist im Bereich Markt & Research tätig und verantwortlich für die halbjährliche Publikation «Immo-Monitoring».

Standortförderung und Nachhaltige Entwicklung in den Kantonen

• • • • •

Anne DuPasquier
anne.dupasquier@are.admin.ch



Fast 20 Jahre nach der Konferenz über Umwelt und Entwicklung von Rio untersuchte das ARE, wie die Ziele der Nachhaltigen Entwicklung in die Standortförderung

der Kantone integriert sind. Auf dieser Basis entwickelte das ARE einen Katalog von guten Beispielen und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen.

2012 wird sich die Welt an die Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung erinnern, die vor 20 Jahren in Rio stattfand, und trifft sich anlässlich dieses Jubiläums zur Rio+20-Konferenz. An dieser Konferenz zur Nachhaltigen Entwicklung, die wiederum in Rio durchgeführt wird, sollen Bilanz gezogen und Perspektiven für die Zukunft aufgezeigt werden. Die beiden Schwerpunktthemen lauten dabei «Der institutionelle Rahmen für Nachhaltige Entwicklung» und «Umweltverträgliche Wirtschaft im Kontext von nachhaltiger Entwicklung und Armutsbekämpfung».

Standortförderung nachhaltig ausrichten

Das zweite Thema steht in der Schweiz ebenfalls im Vordergrund, unter anderem im Zusammenhang mit der Standortförderung. Auf Bundesebene sind die diesbezüglichen Rahmenbedingungen gut, weil die Nachhaltigkeit in allen Gesetzen verankert ist, welche die Aktivitäten der Standortförderung in einem breiten Sinn regeln. So findet man die Grundsätze der Nachhaltigen Entwicklung nicht nur im Bundesgesetz zur Förderung der Information über den Unternehmensstandort Schweiz, sondern auch in der Botschaft über die Standortförderung 2012 – 2015, in der Wachstumsstrategie für den Tourismusstandort Schweiz, im Bundesgesetz über die Regionalpolitik, in der Botschaft zur Umsetzung der Neuen Regionalpolitik sowie im Raumplanungsgesetz. Zudem sollen die ökonomischen Aspekte auch in der neuen Strategie Nachhaltige Entwicklung 2012 – 2015, die gegenwärtig in Bearbeitung ist, stärker gewichtet werden. Im Anschluss an das Forum Nachhaltige Entwicklung 2008, das unter dem Motto «Wachstum und Nachhaltige Entwicklung» stand, wurde das grosse Interesse der Kantone, Städte und Gemeinden an diesem Thema deutlich. Deshalb wollte das ARE im Hinblick auf

die Rio+20-Konferenz eine Standortbestimmung vornehmen und abklären, ob und wie die Grundsätze der Nachhaltigkeit in die Standortförderung der Kantone integriert sind.

Zu diesem Zweck startete das ARE eine breit gefasste Untersuchung, die nicht nur die Standortförderung an sich betraf, sondern auch die Neue Regionalpolitik, den Tourismus und seine Auswirkungen auf die Raumplanung, die Beschaffungspolitik und die Bildung. Dabei interessierte sich das ARE vorerst für die gesetzlichen Grundlagen und untersuchte danach, wie diese angewendet werden. Anhand dieser Informationen konnte das ARE schliesslich gute Beispiele beschreiben und Empfehlungen formulieren.

Studie zeigt interessante Befunde

Die Untersuchung ergab, dass sieben Kantone die Nachhaltige Entwicklung gemäss den Kriterien des Bundesrats explizit in ihre Gesetzgebung zur Standortförderung integriert haben. Sieben weitere Kantone nehmen in ihren Gesetzen Bezug auf Umweltaspekte, indem sie etwa natürliche Ressourcen, Raum, Mobilität oder die Energie erwähnen. 15 Kantone berücksichtigen soziale Aspekte wie Bildung, Lebensqualität, Familienleben oder gesellschaftliche Gerechtigkeit, während 18 Kantone ökonomische Kriterien wie Innovation, Diversifizierung oder Strukturverbesserung in ihre Gesetzgebung mit einschliessen. Allerdings spielt sich nicht alles auf der gesetzlichen Ebene ab und zahlreiche Kantone haben innovative Initiativen lanciert. Dazu gehören der Einbezug von Kriterien der Nachhaltigen Entwicklung bei der Unternehmensansiedlung, die Anwendung von Instrumenten zur Nachhaltigkeitsbeurteilung bei regionalen Projekten, die Förderung von Unternehmen durch die Vergabe eines Nachhaltigkeitslabels, die Bereitstellung einer Plattform für den Meinungs- und Erfahrungsaustausch, die Anwen-

dung einer nachhaltigkeitsorientierten Clusterstrategie oder das Umsetzen der Grundsätze der industriellen Ökologie.

Weitere Informationen können unter www.are.admin.ch/nachhaltigeentwicklung heruntergeladen werden.



Anne DuPasquier studierte Naturwissenschaften an der Universität Lausanne und spezialisierte sich am

Institut des hautes études en administration publique IDHEAP auf den Bereich Umweltmanagement. Nachdem sie in einem privaten Büro als Ingenieurin und Beraterin gearbeitet hatte, stiess sie Anfang 2001 zum ARE, wo sie heute als stellvertretende Chefin der Sektion Nachhaltige Entwicklung tätig ist. In dieser Funktion zeichnet sie insbesondere verantwortlich für die Förderung der Nachhaltigen Entwicklung auf kantonaler und kommunaler Ebene.

Standortentwicklung im Kanton St. Gallen mit regionalem Fokus

• • • • •

Andrea Näf-Clasen
andrea.naef@sg.ch



Visualisierung: Gossau Bahnhof Nord – Neustadt am Bahnhof, Autoren: OOS AG, Zürich
Quelle: Standortportfolio der Region Appenzell AR - St. Gallen – Bodensee (©), St.Gallen 2011 (www.regio-stgallen.ch)

Es sind Visionen in der Luft. Der Entwicklungsschub des Metropolitanraums Zürich hat auch die östlichen Landesteile erreicht, manifestiert sich dort jedoch der räumlichen Struktur entsprechend heterogen. Dies belegen aktuelle Standortentwick-

lungsprojekte im Kanton St.Gallen ebenso wie laufende Prozesse der Region Appenzell Ausserrhoden (AR) – St.Gallen – Bodensee. Einige dieser Entwicklungen zeigen exemplarisch, wie sich Marktkräfte auch im Sinne des öffentlichen Interesses bündeln lassen.

Treiber für erfolgreiche Standortentwicklungen rekrutieren sich auch im Kanton St. Gallen aus verschiedenen Prozessen und Akteurskreisen. Abhängig von der jeweiligen Nutzungsausrichtung lassen sich drei Konstellationen unterscheiden: Standort sucht Kapital und Projektidee; Kapital und Projektidee suchen Standort; Politik determiniert Standort.

Standort sucht Kapital und Projektidee

Zur gezielten Förderung von Standortentwicklungen setzt der Kanton St. Gallen unter anderem die Neue Regionalpolitik des Bundes (NRP) im Rahmen einer spezifischen Governance ein. Gestützt auf den kantonalen Richtplan bereiten das Amt für Wirtschaft (AfW) sowie das Amt für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG) dafür zusammen mit den betroffenen Gemeinden wirtschaftliche Schwerpunktgebiete auf. Der Prozess für diese Arealentwicklungen orientiert sich an den jeweiligen lokalen Gegebenheiten. Zentral sind dabei jedoch stets die Grundeigentümer. Oft wird in einem ersten Schritt mittels Masterplanung, gestützt auf eine Markt- und Bedürfnisanalyse, eine Positionierung des Areals im örtlichen Kontext vorgenommen. Daraus wird in einer Kerngruppe aus politischen und behördlichen Vertretern, Grundeigentümern und gegebenenfalls Investoren der gewünschte Nutzungsmix sowie eine dem Standort angemessene bauliche Umsetzung entwickelt.

Auf der Basis dieser breiten Abstützung können anschliessend Projekte erarbeitet und die entsprechenden Planungsinstrumente angepasst werden. Zumeist verfügen diese Areale über eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und für den motorisierten Individualverkehr, liegen vergleichsweise zentral und weisen grosse Nutzungsreserven auf. Beispiele dafür sind Bahnhofgebiete von kan-



Visualisierung: St.Gallen St.Fiden – Urbane Maschine, Autoren: OOS AG, Zürich

tonaler Bedeutung wie Sargans, Buchs oder Wattwil.

Ein anderer kantonaler Ansatz sind Gebietsentwicklungen im Rahmen von Agglomerationsprogrammen. Ein solches grenzüberschreitendes Projekt ist zum Beispiel die Testplanung «Wil-West», bei der Vertreter der betroffenen Gemeinden sowie der Kantone St. Gallen und Thurgau gemeinsam nach einer optimalen Nutzungsausrichtung und Infrastruktur für dieses strategisch wichtige Gebiet suchen. Auch die interkommunale Arealentwicklung «St. Gallen-West/Gossau-Ost» vereint Fragen nach der wirtschaftlichen und städtebaulichen Positionierung bei hoher verkehrstechnischer Komplexität. Diese Gebietsentwicklung ist dabei nicht nur ein wichtiger Baustein im Agglomerationsprogramm, sondern auch ein wirtschaftliches Schwerpunktgebiet, das als NRP-Projekt mit Unterstützung wird. Generell handelt es sich bei den genannten Beispielen um grösser dimensionierte Projekte mit längerer Laufzeit.

Kapital und Projektidee suchen Standort

Punktlandungen einzelner Grossinvestoren mit ausgereiften Projektideen und ebensolchen Standortvorstellungen

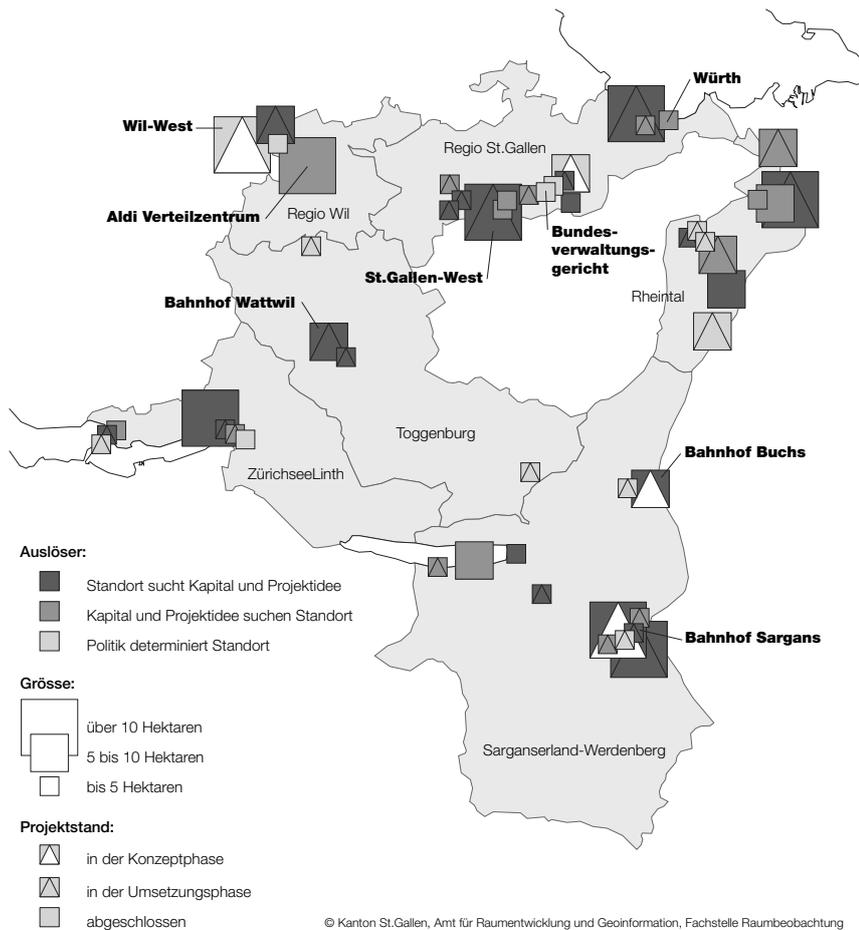
haben in jüngerer Vergangenheit zu den zügigsten und am meisten beachteten Ansiedlungen im Kanton St. Gallen geführt. Dazu zählen der zurzeit im Bau befindliche Verwaltungssitz mit Ausstellungsflächen des Weltkonzerns Würth in Rorschach, direkt am Bodensee, oder auch das Hauptverteilzentrum der Firma Aldi für die Ostschweiz in Jonschwil. In beiden Fällen führte eine Anfrage beim Kanton zu einer intensiven, unter Zeitdruck, aber dennoch erfolgreich vorgenommenen Standortevaluation. Während in Jonschwil auf einem ehemaligen Kiesabbaugebiet ein Transformationsprozess von der Brache zu einem Arbeitsplatzschwerpunkt vorgenommen wurde, mussten in Rorschach bei der Anpassung der Planungsinstrumente zunächst noch divergierende Interessen der Grundeigentümer abgeglichen werden. Mittels eines internationalen Wettbewerbs konnte für dieses exklusive Areal ein optimales Projekt evaluiert werden, was sehr positiv zur öffentlichen Meinungsbildung beigetragen hat.

Politik determiniert Standort

Standortentscheide für öffentliche Gebäude unterliegen primär politischen und weniger marktwirtschaftlichen

Arealentwicklungen im Kanton St.Gallen

- Arealentwicklungen der letzten zehn Jahre unter Mitwirkung des Kantons.
- Reine Wohnprojekte sind nur dann berücksichtigt, wenn sie aus der Umnutzung von Industriearealen hervorgehen.



Positionierung in ein Gesamtkonzept eingebettet. Dieses Vorgehen schlägt sich in einem einheitlichen formalen Auftritt sowie in einer konzertierten Kommunikation und Vermarktung nieder. Bislang liegt das rollend zu aktualisierende Portfolio für die neun wichtigsten regionalen Wirtschaftsstandorte vor. Es handelt sich meist um grosse Areale in Bahnhofsnähe, um Industriebrachen oder Industriezonenreserven, die sich für eine koordinierte Gesamtentwicklung eignen. Das Portfolio umfasst nebst einer Visualisierung der jeweiligen baulichen Möglichkeiten und einer Positionierung hinsichtlich Erreichbarkeit sowie Umfeldfaktoren auch Angaben zum Entwicklungsstand und zum Nutzungspotenzial. Diese Einzelstandorte müssen nun im Rahmen von Arealentwicklungen aufbereitet werden. Dafür dienen die im Standortportfolio aufgeführten Grobvorstellungen als Grundlage. Das Standortportfolio ist eines von mehreren Modulen der regionalen Raum- und Standortentwicklung, die verschiedene Kommunikationsmittel nutzen. So soll der Nährboden für zukünftige Entwicklungen auch mit Zeitungsartikeln, Newsletters und gezielten Interviews gestärkt werden. Es bleibt abzuwarten, inwieweit die vielfältigen Bemühungen die Nachfrage sowie erfolgreiche Nutzungskonzepte beflügeln – ein spannender Versuch ist es allemal.

Gesetzen. Dies gilt insbesondere für kantonale Spital- und Schulbauten sowie für Einrichtungen des Bundes. Das prominenteste Beispiel der letzten Jahre ist das im Bau befindliche Bundesverwaltungsgericht in der Stadt St. Gallen. Dem Entscheid vorausgegangen waren lange Verhandlungen auf Bundesebene über den Makrostandort. Das letztlich gewählte Areal im Westen des St.Galler Stadtzentrums verfügt nicht nur über die notwendige Grösse und Erschliessungsqualität. Als massgeblich für den Entscheid hat sich vielmehr die unmittelbare Verfügbarkeit erwiesen, da sich das Gebiet in kantonalem Eigentum befindet.

Region Appenzell AR – St. Gallen – Bodensee bündelt Standortpromotion

Die Region AR – St.Gallen – Bodensee beschreitet einen neuen Weg, um Gebiete zu unterstützen, die als Standorte nach Kapital und optimalen Projektideen suchen. Dabei wird versucht, die favorisierten Einzelstandorte durch eine gemeinsame und regional gebündelte Promotion zu entwickeln. Als Massnahme des Agglomerationsprogramms St.Gallen/Arbon-Rorschach wurden dazu im Rahmen einer regionalen Standortentwicklungsstrategie Areale der Region bezüglich Nutzung und



Andrea Näf-Clasen, 1964, studierte Architektur, absolvierte das NDS Raumplanung und promovierte an der ETH Zürich. Nach mehrjähriger Tätigkeit in der Privatwirtschaft leitet sie seit fünf Jahren die Abteilung Ortsplanung im Amt für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG) des Kantons St.Gallen. Sie ist dort zudem zuständig für Regional-, Standort- und Arealentwicklungen.

Herbstgeraschel

• • • • •

Anette Herbst
ah@ah-effekte.ch

«Das Thema der nächsten Ausgabe ist «Wirtschaft und Raumplanung», teilt mir der Redaktor fröhlich mit, um gleich erheitert zu ergänzen: «Mit Wirtschaft ist nicht «die kleine Kneipe in unserer Strasse» gemeint, gell!» Wir lachen sparsam über diesen uralten Witz, wohlwissend, dass Peter Alexander schon das Zeitliche gesegnet hat.

Wirtschaft und Raumplanung also. Mir wird leicht blümerant zumute. Mit Wirtschaft assoziiere ich fürwahr nicht viel Positives. Zudem wirft es mich zurück in erfolgreich verdrängt geglaubte Zeiten. Zeiten, gepflastert mit Schulabschlüssen, die schicksalhaft das Schild «zweiter Bildungsweg» mit sich trugen und ausgerechnet mir keine andere Wahl als die mit der Fachrichtung «Wirtschaft» liessen. Ein Fach, das mir diametraler nicht entgegengesetzt hätte sein können. Betriebswirtschaftslehre, Volkswirtschaftslehre, Wirtschaftsrechnen... Was war mir schlecht in jenen Jahren. Meine Versuche, Bilanzen zu erstellen, zogen Elterngespräche nach sich, obgleich ich damals schon beinahe volljährig war. Ich blieb diesbezüglich absolut talentfrei. Bis heute.

Heute freilich, beinahe dreissig Jahre später, kann ich im Zeitalter des World Wide Web immerhin klugscheissen mit Wikipedia: «Das Wort Wirtschaft wird von Wirt im Sinne von Gastgeber und bewirten im Sinne von (ein-)schenken abgeleitet und ist die deutsche Übersetzung des altgriechischen Wortes oikonomos. Oikos «Haus» und nomos «Gesetz» oder «Regel», das Haushälter oder

eben Wirt bedeutet.» Da wären wir wieder in der «kleinen Kneipe in unserer Strasse», und die passt einfach auch besser zu mir als Bilanzen, Börsen oder Banken. Ich bin und bleib die Griechin, wenn es um Wirtschaft geht. Mein Kontostand ist Zeuge. Und unverhehlt gebe ich zu, dass ich angesichts der allgemeinen Weltlage eine regelrecht diebische Freude daran habe, dass sich ganze Länder offenbar ähnlich talentfrei zeigen, wenn es um Wirtschaft und vor allem ums damit verbundene Wirtschaften geht. Älterwerden kann so trostreich sein.

Frohgemut wende ich mich also der Raumplanung zu. Von Räumen und deren Gestaltung verstehe ich etwas, und seit Jahren ist es mein Wunsch, da mal planerisch mitmischen zu dürfen. Mein Beruf hat mich, mehr oder weniger freiwillig, immer wieder in Städte katapultiert, in denen ich mich jedes Mal ohne Umschweife sofort um das Amt des Bürgermeisters bewerben wollte. Denn, kaum war ich wo gelandet, fiel mir auf, dass scheinbar plan- und wahllos drauflosgebaut werden darf. Dass Baustile sich bis zur Geschmacksverstauchung vermischen und jedes ästhetische Auge bis ins Innerste jäh verletzen. Wie gerne hätte ich da mal aufgeräumt und die ein oder andere Sprengung vorgenommen.

«Raumplanung ist Hoheitsaufgabe», um noch einmal mit Wikipedia klugzuscheissen. Das glaub ich gern, wobei uns die Geschichte lehrt, dass selbst Hoheiten immer mal wieder baden gehen. Raumplanung ist aber auch nicht einfach.

Schon gar nicht in unserer so hochzivilisierten, ja überkultivierten Zeit. Einer Zeit, die gerne in Superlativen denkt und handelt. Wen wunderts also, dass ein Planer offenbar die Rechnung ohne den berücktigten Wirt macht und einfach mal hofft, dass der so genannt moderne Mensch Grossflächigkeit auch beim Einkaufen schätzt. So werden ganze Center entworfen, die sich gleich darauf grosszügig einer Leere erfreuen, weil sich der europäische Mensch nicht gern in amerikanischer Weitläufigkeit verliert. Nein, da pflegen wir doch lieber die Überschaubarkeit unserer eigenen vier Wände. Für die ist ja auch reichlich gesorgt. «Alle 43 Minuten wird in der Schweiz ein Einfamilienhaus fertiggestellt, alle 14 Minuten eine Wohnung.» Wir brauchen Platz. Und wenn er zugebaut ist, dann sehen wir zu, dass wir schleunigst da wohnen, wo Fuchs und Has sich Gute Nacht sagen, sofern Fuchs und Has überhaupt noch Raum finden, nachdem auch der mit Betonmischmaschinen und anderem schweren Gerät vom Menschen erobert wurde. Was solls! Der Fuchs gehört in diesen kalten Tagen ohnehin an den Mantelkragen und der Hase als Braten auf den Sonntagstisch. Man muss das mit der Natur ja nicht übertreiben.

Und wer überhaupt keinen Plan mehr hat, der werfe zur Erleichterung einen Blick in die Statistik: «Ein Drittel aller Ferienwohnungen in der Schweiz steht mehr als 48 Wochen pro Jahr leer, ein weiteres Drittel ist 44 bis 48 Wochen jährlich ungenutzt.» Da steckt Erholung drin, und Aussicht auf dieselbe sollte man sich auf keinen Fall verbauen.

Aus Frankreich kommt ein Sprichwort, das besagt: «Die leeren Fässer verursachen am meisten

Lärm.» Und da Nietzsche meinte, «für den Einsamen ist schon Lärm ein Trost», gibt es nur eines. Lasst uns mehr Ferien machen und Wirtschaft wieder als das betrachten, was sie laut griechischen Ursprungs ohnehin ist und immer war: Ein Gasthaus, in dem fröhlich eingeschenkt wird. Der ideale Raum für Leib und Seele, denn: «Dort in der Kneipe in unserer Strasse, da fragt dich keiner, was du hast oder bist.»

In diesem Sinne: Leert die Fässer, hoch die Tassen!

Iammas! Skol! Wohlsein! PROST!



Anette Herbst, 1966, ist Schauspielerin, Kabarettistin, Autorin, Dichterin, Linkshänderin und immer wieder Moderatorin. Fragt man sie, welche der Bezeichnungen am meisten auf sie zutrifft, antwortet sie: Nachteule. Sie liebt Kleist und Hanfschnüre, die Ostsee und ihren inneren Schweinehund. Schreiben ist ihr Ventil. Sprechen ihre Kunst. Unterhalten ihre Leidenschaft. Auf die Bühne bringt sie all das, was sie dem Alltag abluschert und ablauscht. Und natürlich all das, worüber sie so herzlich lachen kann. Und sonst passiert auch noch jede Menge.

Editorial

Daniel Wachter
Chef de la section Développement durable, ARE
daniel.wachter@are.admin.ch



**« Nous devons parvenir à un découplage
du développement économique et
de la consommation de sol. »**



La loi fédérale sur l'aménagement du territoire demande de créer et de maintenir un milieu bâti favorable à l'exercice des activités économiques – en respectant néanmoins le principe d'une utilisation mesurée du sol. L'aménagement du territoire a bien rempli sa mission économique. Depuis plusieurs décennies, en effet, la Suisse fait partie des pays les plus compétitifs dans le monde. Cependant, la pression sur les entreprises continue d'augmenter, ce qui se reflète au niveau du territoire.

Par contre, l'objectif d'utiliser le sol avec retenue n'a manifestement pas été atteint. De nombreuses études le démontrent, notamment le rapport 2005 de l'ARE sur le développement territorial ou le monitoring des cantons réalisé en 2010 par Avenir Suisse. L'aménagement du territoire est confronté à un double défi: il doit continuer à maintenir et à améliorer les conditions pour l'économie, tout en remettant la consommation de sol et de paysage sur le chemin de la durabilité.

Il ne s'agit pas d'un dilemme insurmontable.

Le développement territorial peut contribuer à découpler l'activité de construction et la consommation de sol et de paysage. En effet, les réserves d'utilisation qui sommeillent dans les territoires déjà largement construits sont considérables. De plus, elles sont souvent situées en des lieux économiquement très intéressants, car bénéficiant d'une situation centrale. La stratégie de densification du milieu bâti est donc une opportunité de développement économique; par ailleurs, elle atténue le mitage du territoire. Cette interdépendance est le sujet traité dans l'un des articles que vous lirez, consacré à l'évaluation de la durabilité (EDD) appliquée à la première étape de la révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire.

Mais la densification du milieu bâti se heurte à des résistances. La complexité de certaines structures de propriété peut lui faire obstacle. Parfois aussi, les autochtones ne veulent pas de nouveaux venus.

Quant aux propriétaires de terrains périphériques ou mal situés, ils militent par voie juridique ou politique contre la densification des centres et contribuent ainsi indirectement à la poursuite du mitage du paysage. Or il n'existe pas d'alternative durable à la densification du milieu déjà bâti. C'est un fait objectif: sur le long terme, en effet, les coûts écologiques et économiques d'une «inondation» du territoire par les constructions sont trop élevés. L'aménagement du territoire en Suisse doit relever de toute urgence le défi: réorienter le développement vers l'intérieur des localités et rétablir l'équilibre entre bien-être économique et utilisation mesurée de nos ressources limitées en sol. Cette politique de densification doit toutefois répondre à des exigences extrêmement élevées – sous l'angle de l'aménagement, de l'architecture et du développement durable. En effet, la population ne se laissera convaincre que par des solutions de très grande qualité.

Le présent numéro analyse les interactions complexes entre le développement de l'économie et celui du territoire, et évoque quelques issues possibles. Il n'y a pas de recette miracle; un engagement tenace et constant sera nécessaire pour encourager des solutions innovantes et améliorer la législation sur l'aménagement ainsi que sa mise en œuvre. Développer conjointement l'urbanisation et les infrastructures sera également nécessaire car leurs effets ne s'arrêtent pas aux frontières administratives des communes et des cantons. En vous présentant dans cette édition des exemples de bonnes pratiques et des arguments, nous souhaitons contribuer à renforcer votre engagement pour un développement territorial durable à tous les niveaux – commune, canton et Confédération.

(traduction)



L'économie et le développement territorial se conditionnent mutuellement

.....

Heike Mayer
mayer@giub.unibe.ch



Le secteur de l'économie voudrait s'étendre sans entraves alors que le développement territorial a pour mission de créer un équilibre entre les intérêts publics et privés. L'économie et le développement territorial sont donc souvent pris dans un champ

de tensions antagonistes, mais sont également tributaires l'un de l'autre, et profitent alors de leurs relations. Dans le contexte du développement d'une société orientée sur le savoir et les services, cette interdépendance est d'autant plus manifeste.

«Une implantation à la campagne n'est pas une solution» titrait la NZZ dans un article relatant la décision du Conseil d'Etat zurichois de maintenir l'hôpital universitaire dans son quartier d'origine et de prévoir son éventuelle extension dans ce même quartier. Même si cette institution commence à se sentir à l'étroit sur le Zürichberg, la décision a été prise de rester près du centre. Par rapport à un déménagement à la périphérie de la ville, cette solution est moins onéreuse, plus durable en termes de consommation de surface et correspond bien au développement de notre société moderne à long terme – elle est peut-être même plus judicieuse du point de vue économique. La proximité entre la clinique et l'Université est un atout qui a plaidé pour le maintien dans ce quartier. Cet exemple montre que la proximité géographique joue un rôle de plus en plus important pour faciliter les échanges entre théorie et pratique, c'est-à-dire augmenter l'efficacité des transferts de savoirs et développer des innovations plus compétitives. Tout n'oppose pas l'économie au développement territorial; au contraire, ces deux domaines se complètent de plusieurs manières.

Les relations au plan local sont propices à l'innovation

La sage décision prise à Zurich met en lumière les interactions entre développement économique et développement territorial dans un système orienté sur le savoir et les services. Dans un contexte de concurrence mondialisée, les pays les mieux placés seront ceux qui seront capables de répondre à cette double contrainte, apparemment contradictoire:

- d'une part, créer, au niveau local, un environnement propice à l'innovation et générateur de croissance économique, et
- d'autre part, garantir un équilibre écologique et social.

Ils peuvent y parvenir par une politique de développement territorial bien conçue, renforçant les atouts des agglomérations urbaines. Ils choisiront un aménagement du territoire et une occupation du sol conforme au développement durable, en s'occupant aussi des régions périphériques et structurellement faibles.

Ancrer l'économie au niveau local

Le développement territorial est important pour maîtriser les changements économiques et sociaux. La mondialisation des activités et l'intensification des relations économiques au-delà des frontières nationales rendent les entreprises et leur personnel de plus en plus mobiles. Le développement territorial doit s'adapter à cette dynamique, en améliorant les atouts des places économiques et en ancrant au niveau local les facteurs de production devenus mobiles. Dans un article paru en 1996, la chercheuse américaine Ann Markusen affirme que les régions doivent se transformer en «sticky places in slippery space», c'est-à-dire – pour utiliser une autre métaphore – devenir des «points de cristallisation» où se fixent et se développent les entreprises qui «captent» les flux de capitaux à l'échelle mondiale.

L'aménagement du territoire au service de la promotion économique

La répartition du travail se faisant de plus en plus à l'échelle nationale, voire mondiale, la différenciation des espaces fonctionnels et des réseaux de villes prend de l'importance. L'accessibilité des villes et des régions devient un critère de compétitivité primordial. Les changements structurels de notre économie ont par ailleurs des répercussions importantes sur le développement et l'aménagement du territoire. L'importance croissante du sec-

teur tertiaire et l'avènement d'industries basées sur des connaissances pointues et offrant plutôt des prestations de service se reflètent de diverses manières sur les territoires. En voici trois exemples:

- Les industries qui dépendaient autrefois de ressources et d'implantations spécifiques – en particulier dans l'espace rural – se raréfient ou ont disparu. Les régions périphériques sont donc confrontées au risque d'être déconnectées des circuits économiques.
- Les mutations de l'économie libèrent des forces de travail et renforcent les différences entre régions.
- Les nouveaux secteurs économiques n'ont plus les mêmes critères d'implantation. Aujourd'hui, de nombreuses industries ne sont plus tributaires de leur situation géographique, tandis que d'autres – notamment les entreprises de services – sont très concentrées dans quelques localités.

Ces processus ont modifié le poids relatif des critères d'implantation. Des aspects jugés jusqu'à présent comme plutôt subjectifs – notamment la qualité de vie, la présence de paysages ruraux et naturels intacts, l'offre culturelle ou le sentiment de sécurité – prennent de l'importance. Dans ce contexte, le développement territorial ne peut pas se permettre d'être mal compris et perçu comme instrument d'hégémonie au service des pouvoirs publics. Au contraire, il devrait être considéré comme un partenaire indispensable de la promotion économique. Le constat est clair: notre économie orientée sur le savoir et les services profite de la concentration des activités dans les espaces métropolitains. Ces processus sont soutenus et dynamisés par l'aménagement du territoire – développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti, densification et métropolisation. Force est néanmoins d'admettre que c'est au

prix d'un accroissement des disparités entre régions.

L'équilibre entre les régions est indispensable

Il faut se demander honnêtement en quoi le développement territorial est utile à l'économie et quelle est sa réelle contribution au bien-être de la collectivité. Sa mission est de coordonner les besoins privés et publics d'utilisation du sol. Il exerce ainsi quatre fonctions spécifiques: ordonner, développer, protéger et garantir un équilibre. En exerçant ces fonctions, le développement territorial crée des conditions générales claires et stables, qui facilitent les activités économiques. De plus, il doit s'efforcer d'être le garant de l'équilibre entre les multiples besoins privés et publics d'utilisation du sol – bien non renouvelable s'il en est. Il doit répondre autant aux aspirations de la société qu'aux contraintes de l'environnement.

Par contre, la dynamique économique contrecarre bien souvent ces objectifs et entrave ces fonctions; le potentiel économique et la croissance sont toujours inégalement répartis entre les régions. De plus, les mutations structurelles accentuent encore ces disparités. Dans ce contexte, le développement territorial ne peut pas être laissé aux seules forces du marché. En raison du fossé qui se creuse entre la périphérie et les centres, des instruments doivent impérativement être mis au point pour conserver un certain équilibre entre les régions.

Accorder une grande attention aux lieux d'implantation bien équipés

Comment l'économie et la société réagissent-elles aux mutations économiques, démographiques et culturelles? Quelles sont leurs attentes envers le développement territorial? Aujourd'hui, la politique d'aménage-

ment se doit d'être proactive et tournée vers l'avenir. Elle ne peut plus se contenter de l'approche classique visant à classer et répertorier des surfaces et des terrains. Elle doit devenir stratégique et viser l'équipement de lieux d'implantation favorables.

A cet égard, la stratégie développée par le canton de Berne en matière d'organisation du territoire est exemplaire: ce canton concentre ses efforts sur des pôles de développement destinés aux services et aux activités industrielles, artisanales et commerciales. Cette stratégie entrepreneuriale est prometteuse car elle lance un signal positif à l'économie et permet une coordination des politiques d'organisation du territoire, des transports, de l'économie et de l'environnement.

Nouvelle coordination régionale

La nouvelle structure économique des régions et des villes a également des répercussions sur les exigences requises dans les territoires. Les critères de qualité ont gagné en importance ces dernières années. Il ne suffit plus d'offrir assez de terrain; il faut également tenir compte des aspects qualitatifs que revendique notre société de savoir moderne. Les mutations économiques sont aujourd'hui rapides et inattendues. Notre société se transforme très vite. Par conséquent, le développement territorial doit mettre en place des processus de planification transparents et prévisibles qui autorisent la concrétisation des projets de construction plus rapidement qu'auparavant.

Par le fait que les fonctions telles que le travail, l'habitat et les loisirs sont aujourd'hui très éclatées dans le temps et dans l'espace, il est primordial de coordonner les diverses politiques ayant des effets sur le territoire. Le développement d'espaces fonctionnels plus vastes que les territoires des communes appelle une vision élargie

des problèmes. Le développement doit donc être coordonné au niveau régional; de nouvelles formes de coordination et de planification sont nécessaires. Les besoins de l'espace rural et des régions périphériques ne doivent pas être perdus de vue et il s'agit de mettre en valeur leur potentiel, sans porter atteinte à leurs qualités paysagères. Répondre à ces besoins passe par une meilleure intégration de l'économie aux processus de planification, ce qui pourrait améliorer le dialogue entre acteurs privés et autorités publiques.

(traduction)



Heike Mayer (1973) est titulaire depuis 2009 de la chaire de géographie économique et de recherche

régionale à l'Institut de géographie de l'Université de Berne. Auparavant, elle était professeure de planification urbaine et régionale et co-directrice du Metropolitan Institute de l'Université technique de Virginie aux USA. Ses sujets de recherche portent sur le développement urbain et régional et sur les aspects géographiques des processus d'innovation et de création d'entreprises. Elle a rédigé avec Paul L. Knox (co-auteur) le livre intitulé: «Kleinstädte und Nachhaltigkeit. Konzepte für Wirtschaft, Umwelt und soziales Leben» (Petites villes et durabilité: un programme économique, environnemental et social). Le présent article a été écrit en collaboration avec Jonas Gurtner, étudiant préparant un master à l'Institut de géographie de l'Université de Berne.

« Le développement territorial et le développement économique vont de pair »

• • • • •

Interview Pieter Poldervaart
Photos: Henri Leuzinger



L'économie a besoin de bons équipements, de personnel qualifié et de surfaces en suffisance. De plus, selon Martin Dätwyler, elle est vivement intéressée à la préservation d'un cadre de vie agréable et à une organisation limpide du territoire. Le directeur de la politique économique de la Chambre de commerce des deux Bâle présente les facteurs qui, de son point de vue, jouent un rôle primordial pour l'économie, et explique comment les autorités peuvent contribuer à rendre ces conditions intéressantes.

Martin Dätwyler, 1969, a une formation de géographe. Il est titulaire d'un diplôme post-grade en économie d'entreprise. Après quelques années dans un bureau d'aménagement, il a intégré l'Office fédéral des transports avant de venir travailler à la Chambre de commerce des deux Bâle, en tant que directeur du Département de politique économique et membre de la direction. Dans ce cadre, il défend les intérêts des entreprises vis-à-vis du monde politique, des autorités et du public. Il est membre de quelques groupes de pilotage, par exemple de la commission du développement urbain du port ou de celle du Dreispitzareal. Il siège dans plusieurs conseils d'administration.

L'économie est une notion très vaste. Quel type d'économie la Chambre de commerce des deux Bâle défend-elle?

Nos membres sont actifs dans le secteur économique non artisanal – en résumé, les services, le commerce et l'industrie. Cet éventail, qui va de la petite entreprise individuelle aux grandes sociétés actives dans les sciences de la vie, est assez représentatif de l'économie suisse. La prospérité des entreprises est, bien sûr, au cœur de notre action. Nous sommes néanmoins attentifs au contexte de nos activités, car toute économie se développe dans un certain écrin social et dans un cadre environnemental donné.

Les grands groupes pharmaceutiques et les PME ont-ils les mêmes besoins?

Leurs besoins sont les mêmes à maints égards: de bonnes infrastructures, une fiscalité et des redevances raisonnables, des planifications stables et des procédures simples sont des facteurs importants pour tous les types d'entreprise. Deux secteurs phares de la région bâloise ont néanmoins des besoins spécifiques: la logistique et les sciences de la vie. Ces secteurs doivent pouvoir recruter du personnel hautement qualifié et doivent être situés à proximité des Hautes-écoles pour bénéficier du transfert de connaissances.

Cela concerne-t-il également la logistique?

Absolument. Un savoir spécifique est nécessaire dans le domaine de la logistique, domaine où le nord-ouest de la Suisse est très bien placé. Il dispose, en effet, d'un bassin de recrutement permettant d'assurer la relève. Près de la moitié des professionnels des transports se forme dans cette région.

La mondialisation oblige les firmes traditionnelles à se tourner vers

l'«économie nomade», et à délocaliser leurs activités dès qu'une place économique a perdu ses avantages. La région bâloise est-elle confrontée à ce problème?

Un conflit, par exemple concernant un plan d'affectation, peut surgir en tout temps et impliquer aussi bien un grand groupe pharmaceutique qu'une petite entreprise. Mais ce type de problème n'a jamais fait fuir une entreprise. Nous essayons dans de tels cas d'aplanir les divergences. L'attachement à la région joue un rôle important. Néanmoins, tout lien régional a ses limites. Lorsque les conditions générales ne leur conviennent plus, les entreprises enracinées dans la région de longue date finissent par s'en aller, elles aussi.

Par exemple?

Récemment, l'entreprise Häring, spécialiste de la construction en bois, a quitté Pratteln, canton de Bâle-Campagne, et s'est installée à Eiken dans le canton d'Argovie parce que le terrain à bâtir y était meilleur marché.

Les autorités communales se sont-elles endormies sur leurs lauriers?

Je ne connais pas les détails de ce dossier. De façon générale, la commune concernée et le canton devront chercher à savoir ce qui n'a pas marché. Ils doivent être prêts à affronter ce genre de problème, et à pratiquer une politique foncière active.

Si l'on compare les prix fonciers, l'Alsace est très bien placée dans cette région.

C'est juste, mais le prix du mètre carré est rarement le seul paramètre qui fait pencher la balance. D'autres facteurs participent à la qualité d'un lieu d'implantation. Et heureusement, la Suisse et notre région gardent quelques atouts en main. Sinon d'innombrables



entreprises auraient déjà émigré de l'autre côté de la frontière.

A quels atouts pensez-vous?

La Suisse est intéressante pour les entreprises en raison de sa fiscalité, du droit du travail et de la qualification du personnel. De plus, notre région se distingue par sa situation exceptionnelle, au carrefour de plusieurs axes de communication, et par sa vocation internationale. Ses deux principaux secteurs économiques attirent d'autres entreprises bénéficiant ainsi d'une chaîne de création de valeur ajoutée. Enfin, l'offre dans les domaines de la culture, de la formation et du logement doit séduire une main d'œuvre qualifiée, parfois étrangère, notamment dans le secteur des sciences de la vie. Notre but est de les attirer ici avec leur famille.

Et pourtant – l'affaire Novartis l'a montré récemment –, des emplois hautement qualifiés sont délocalisés malgré cet attachement à la région. La fidélité n'est plus ce qu'elle était?



Aucune entreprise ne franchit le pas de la délocalisation à la légère. Le plus souvent, les délocalisations sont liées à l'ouverture de nouveaux marchés ou au souci d'optimiser le réseau d'implantation dans le monde: on lance l'exportation dans une nouvelle région du globe et on réfléchit à y établir un deuxième lieu de production. C'est nettement plus simple aujourd'hui qu'il y a 20 ans.

Comment l'aménagement du territoire peut-il contrer ces délocalisations?

Le monde politique doit se déterminer sur les types de production industrielle et les grandes orientations futures de l'activité économique – et créer les conditions d'aménagement découlant de ces objectifs.

Ne devrait-on pas laisser faire la compétition internationale?

Prévoir des espaces pour les logements, les loisirs ou certaines branches économiques, dont les besoins sont spé-

cifiques, est une décision d'ordre politique. Dans l'idéal, un processus de prise de contact avec les milieux économiques serait utile en amont de cette démarche.

Ensuite, c'est le marché qui détermine au final quelles sont les entreprises gagnantes. Cependant, la suppression d'une zone industrielle et artisanale, et son remplacement par une zone mixte, sont une source de problèmes.

Pourquoi ?

Des conflits sont programmés dans des zones mixtes de grande étendue. En effet, les affectations attirant un public nombreux, les logements et les activités culturelles sont incompatibles avec des activités telles qu'un transbordement de matières dangereuses ou une production industrielle bruyante.

Deuxième problème, les coûts: en autorisant les logements dans une zone d'utilisation mixte, les prix du terrain vont monter si haut que les simples entreprises artisanales ne seront plus en mesure de les suivre.

Avec quelles conséquences ?

L'entreprise partira s'installer à la campagne, contribuant ainsi à accélérer le mitage du paysage... ce que nous voulions justement éviter.

Au début, la Chambre de commerce de la région bâloise était très sceptique quant au projet de revitalisation du Dreispitzareal. Pourquoi?

Effectivement, le plan de zones initial ne nous convenait pas du tout. Les conditions générales n'étaient pas à même de garantir un développement non conflictuel des différentes zones. Certes, la création de logements nous tient également à cœur, mais nous demandons de concentrer cette affectation et non pas de la juxtaposer à d'autres. Après notre intervention, les affectations ont été désenchevêtrées. Désormais, nous soutenons les grandes lignes de ce projet. En effet, les dispositions d'exécution du plan d'affectation n'ôtent pas aux entreprises tout potentiel de développement dans les zones d'activités et ne «gèlent» pas la situation actuelle pour longtemps.

Si l'on différencie trop finement les zones d'affectation, il est probable qu'on sera obligé de modifier à nouveau les zones si les circonstances se sont modifiées. Or, c'est une procédure complexe.

Ce n'est pas si dramatique. La collectivité publique pourrait d'ailleurs en faire davantage, notamment en pratiquant une politique foncière active: par l'achat et le regroupement de petites parcelles connexes, le canton pourrait constituer une aire intéressante, puis la revendre à un gros investisseur, ce qui permettrait de dynamiser le marché foncier. Dans le futur, en effet, la demande de sites de grande envergure va s'accroître. Ils accueilleront des activités diversifiées, mais feront l'objet d'un développement d'ensemble.

C'est une vision idéalisée. Aujourd'hui, chaque commune continue de prendre seule des décisions.

C'est une raison de plus de ne pas s'en tenir à la vision communale. Il faut au contraire adopter un point de vue au moins régional pour tenir compte des espaces fonctionnels. Tous les sites ne se prêtent pas à n'importe quelle utilisation. La Chambre de commerce est actuellement en train d'analyser les sites potentiels d'une certaine taille, et de définir à quels besoins économiques chacun répond, si l'on considère la question à l'échelle régionale.

Parvenez-vous à trouver ainsi de nouveaux espaces pour le développement des entreprises de logistique, souvent impopulaires?

Nous l'espérons. Effectivement, les prestataires de services sont accueillis à bras ouverts tandis que les commerces spécialisés et les entreprises de logistique sont peu appréciés. D'un point de vue économique régional, il ne faut pas mettre ces secteurs à l'écart. J'attends beaucoup des plans directeurs de la prochaine génération, qui devront déterminer les besoins selon une approche supra-régionale. Notre initiative «Logistik-Cluster-Region-Basel» exige, entre autres, l'établissement d'un plan régional de la logistique, ou du moins une fiche d'objet du plan directeur cantonal, consacrée à la logistique. Le projet d'agglomération de Bâle contient d'ailleurs des éléments qui vont dans ce sens.

Au niveau national, il avait été question, il y a longtemps, de créer des zones d'emplois. Cette approche est-elle valable?

Si tous les cantons mettaient correctement en œuvre leur plan directeur, la Confédération verrait facilement où se situent les grands sites d'activité économique. Cependant, je doute que la Confédération puisse intervenir direc-

tement pour créer de tels sites, car cela heurte le fédéralisme.

Dans quels domaines précis de l'aménagement du territoire l'économie a-t-elle des attentes concrètes?

Le développement territorial doit aussi contribuer au développement économique. Par conséquent, les besoins de l'économie doivent être pris en compte le plus tôt possible. Pour le développement des sites d'activités, il arrive encore souvent que l'administration élabore un projet de qualité, mais ne pense à interroger les milieux économiques que tardivement, dans le cadre d'une consultation. Nous sommes alors invités à fournir une réponse motivée, mais dans des délais très courts. Cet exercice est très exigeant. Il serait souvent plus efficace de discuter au préalable de manière informelle avec les leaders d'opinion, plutôt que de mettre une pareille énergie à corriger des planifications *a posteriori*.

Cela s'appelle du favoritisme...

...pas du tout. Il s'agit de faire un brainstorming, d'échanger ouvertement des idées et de partager des besoins. Car l'aménagement du territoire n'est pas un but en soi, mais doit avant tout répondre aux besoins des personnes qui travailleront ou habiteront sur le site à développer.

Comment fonctionnent ces échanges informels au quotidien?

Ils restent malheureusement trop rares. Prenons l'exemple du réaménagement des ports de Bâle. Les autorités ont préparé un concept de développement urbain et mandaté des professionnels pour dessiner des projets et informer le public. Cependant, personne ne s'est soucié de l'économie portuaire en place ou des besoins de celle-ci. Nous avons protesté – et avons été entendus. Aujourd'hui, le

développement urbain et les activités portuaires – le développement social et économique – font l'objet d'une approche intégrée... comme cela aurait dû être le cas dès le départ.

Comment pourrait-on éviter de tels accrochages?

Des directives seraient peut-être utiles. Elles guideraient les autorités et le monde économique sur la façon d'aborder la création ou la transformation d'un site d'activités. Ces indications contribueraient à dissiper certaines craintes et certains préjugés.

Et lorsque tous ces efforts s'avèrent vains, comme dans le district de Laufon?

A Zwingen, une friche industrielle nous nargue depuis des années. Rien ne bouge. Un site qui reste abandonné quelques années est très difficile à revitaliser. Nous sommes relativement démunis face à ce genre de situation. La Chambre de commerce avait eu l'idée de construire une centrale de gazéification du bois; elle avait même participé à une étude de faisabilité... jusqu'à présent sans succès. En général, notre attention est focalisée sur les sites qui sont en mutation ou sont sous-utilisés. Le projet d'agglomération de la Confédération suit également la même approche.

Une possibilité ne serait-elle pas de miser davantage sur les partenariats public-privé pour la revitalisation de sites industriels?

Oui, nous faisons de plus en plus appel aux PPP. Pour prendre un exemple, le monde économique et les deux demicantons participent à l'initiative «Logistik-Cluster Region Basel». La branche de la logistique, qui représente 23 000 emplois et 900 entreprises dans la région, doit pouvoir se développer. De plus, nous voulons corriger la mauvaise image de la logistique. Dans ce



contexte, nous espérons que les différents acteurs seront prêts à mettre à disposition des surfaces pour la croissance de ce secteur.

La logistique a besoin de place, mais le terrain est un bien rare...

C'est vrai! Toutes les activités économiques sont à l'étroit et sous pression. Nous soutenons la densification; avec d'autres acteurs, nous avons proposé, dans le cadre de la consultation sur la planification directrice de Bâle-Ville, un concept d'immeubles-tours. La densification devrait également s'appliquer aux bâtiments de cinq à dix étages. Ce potentiel devrait être exploité de façon plus systématique à Bâle. Il contribuerait essentiellement à créer des logements supplémentaires, ce qui diminuerait la pression sur les surfaces nécessaires à l'artisanat et à l'industrie.

Quelle est l'urgence des extensions souhaitées par vos membres?

Selon une règle empirique, une entreprise devrait disposer d'une réserve de terrain de 50 %. Notre enquête de 2008 était arrivée à la conclusion que toutes les réserves seraient épuisées en 2015.

Je ne plaide pas pour faire des réserves, mais pour avoir le courage de classer des surfaces nouvelles en zone à bâtir: pour les activités économiques et pour les logements.

Qui dit densification, dit meilleurs rendements. La taxation sur la plus-value, qui est déjà une tradition à Bâle-Ville, est sous les feux de la critique de nombreux milieux économiques. Cet instrument a-t-il vécu?

Je ne suis pas opposé à cette taxe. Mais son montant actuel contribue à freiner la densification à Bâle: un investisseur qui doit restituer une trop grande part de ses nouveaux rendements à l'Etat préférera renoncer à investir – et la densification reste en plan. Ne serait-il pas envisageable de

retourner cet instrument pour obtenir un effet inverse: pourquoi ne pas octroyer des rabais fiscaux aux investisseurs lorsqu'ils densifient?

Et que pensez-vous des accords contractuels selon lesquels une entreprise doit compenser l'élévation de son indice d'utilisation, par exemple, en construisant un jardin d'enfants?

La construction d'infrastructures publiques fait partie du cahier des charges de l'Etat. De tels accords sont trop complexes et peuvent entraîner des dérives à n'en plus finir. Personnellement, je préfère des conditions-cadres claires et compréhensibles, et je préfère aussi la carotte plutôt que le bâton...

... par exemple?

Prenons l'exemple des droits de mutation, souvent considérés comme un



uns aux autres. Les centres suburbains, tels que Liestal et Laufon, continueront aussi de se développer. Je partage les prévisions du projet d'agglomération de Bâle qui prévoit un développement le long de ces corridors. L'économie recherche également des surfaces de qualité le long des axes de transport. Une autre tendance consiste à définir des pôles de développement, qui permettent de répondre de manière plus appropriée aux besoins des secteurs-clés de l'économie. Au final, nous aurons de nouveaux classements en zone à bâtir et davantage de coopérations au-delà de la frontière nationale.

Cela suffit-il pour maintenir la production dans la région? Ou ne restera-t-il, en fin de compte, que des centres de recherche dans la région du coude du Rhin?

La recherche et la production doivent rester ensemble. Sinon, elles délocaliseront tôt ou tard à l'étranger. La Suisse va davantage se concentrer sur les produits à forte valeur ajoutée et sur certaines niches. Exemple: ABB s'est récemment lancée dans la production de moulins à pierres géants dans le port de Birsfelden. La région bâloise est adaptée à cette niche en raison de son accès direct à une voie navigable internationale. Elle dispose d'un atout de taille par rapport à l'ancien site de production en Espagne. C'est un résultat très encourageant.

obstacle aux rectifications de limites. Cet impôt est-il indispensable dans toutes les situations? Et pour un montant identique? Dans ce domaine, ne pourrions-nous pas trouver des solutions dégressives?

Pour mobiliser les terrains à bâtir, beaucoup parlent d'échanges de terrains.

Je suis sceptique quant au fonctionnement de ces bourses d'échange. A la fin, la surface est située le plus sou-

vent en un endroit inapproprié. Il faudrait plutôt simplifier les instruments existants et se tourner davantage vers des systèmes incitatifs. Le marché se chargera du reste.

Et quelle évolution escomptez-vous, à moyen terme, pour le développement de la région?

Dans les deux Bâle, une densification supplémentaire est prévue le long des axes principaux de circulation; les villages vont continuer à se souder les

(traduction)



La LAT révisée sous la loupe d'une évaluation de la durabilité

• • • • •

Felix Walter
felix.walter@ecoplan.ch
Hans-Jakob Boesch
hans-jakob.boesch@ecoplan.ch



Si la loi fédérale sur l'aménagement du territoire révisée était adoptée, quels en seraient les effets dans les trois dimensions du développement durable? Une évaluation

de la durabilité confiée par l'ARE au bureau de conseil et de recherche Ecoplan fournit des réponses à cette question.

La révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), lancée à titre de contre-projet indirect à l'initiative pour le paysage, prévoit, selon le message de janvier 2010 du Conseil fédéral, les mesures suivantes:

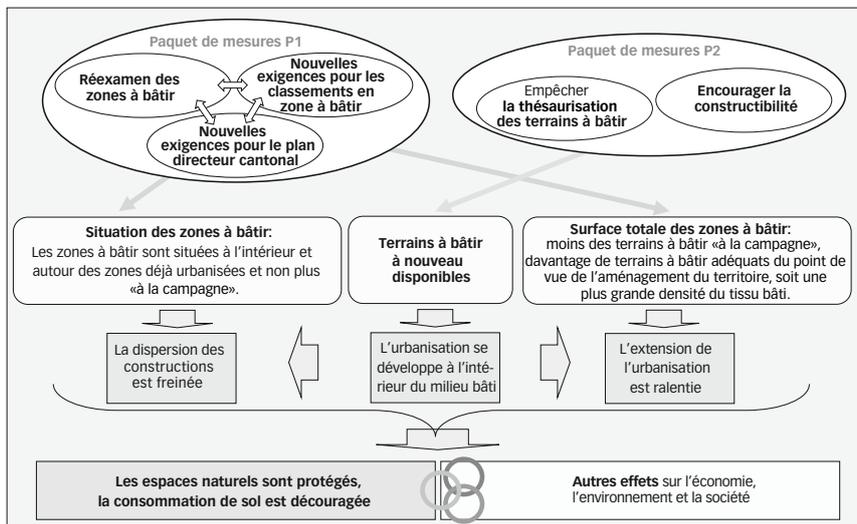
- Renforcement des conditions permettant de classer des terrains dans une zone à bâtir: apporter, entre autres, la preuve que les réserves d'utilisation à l'intérieur des zones constructibles dans un espace dépassant les frontières communales ont été utilisées.
- Réexamen des zones à bâtir, assorti d'un moratoire sur les classements en zone à bâtir, tant que le plan d'affectation n'a pas été adapté aux prescriptions fédérales dans un délai déterminé.
- Nouvelles exigences concernant le plan directeur cantonal: il s'agit notamment de définir la dimension totale des surfaces affectées à l'urbanisation, leur répartition dans le canton et la manière de coordonner leur expansion au niveau régional et d'encourager le développement d'une urbanisation de qualité à l'intérieur du milieu bâti ainsi que la rénovation urbaine.
- Amélioration de la constructibilité, par exemple au moyen de remaniements parcellaires de terrains à bâtir.
- Obligation de construire dans un délai donné pour éviter la thésaurisation du terrain.

Ce catalogue de mesures doit conduire à plusieurs modifications de comportement. L'évaluation de la durabilité (EDD) décrit les principaux mécanismes à l'œuvre de la manière suivante (cf. figure 1):

Les mesures du premier paquet (P1) vont améliorer la situation des zones à bâtir:

- déclasser davantage de zones à bâtir à la campagne - inadéquates du point de vue de l'aménagement du territoire - et
- ne classer en zone à bâtir que les terrains bien situés.

La dispersion des constructions en sera freinée. Par ailleurs, la surface to-



Source: Ecoplan (2009), évaluation de la durabilité (EDD) et analyse des processus de régulation qui devraient résulter de la révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire

Figure 1: Paquet de mesures

tale des zones à bâtir diminuera. En effet, favoriser l'occupation des terrains bien situés permettra de densifier le tissu déjà bâti. La consommation de sol par habitant se réduira et l'urbanisation s'étendra moins vite.

Le deuxième paquet de mesures (P2) vise à utiliser effectivement les terrains déjà constructibles: conduire des remaniements parcellaires de zones à bâtir et obliger les propriétaires de construire.

Ces mesures permettront d'utiliser des zones à bâtir existantes encore non bâties. La pression pour classer de nouveaux territoires en zone à bâtir s'en trouvera diminuée, ce qui freinera également l'extension de l'urbanisation et la dispersion des constructions.

Retombées positives malgré des conflits d'objectifs

Sur le plan économique, la modification de l'utilisation du sol découlant de la révision de la LAT a des effets dans l'ensemble positifs: le développement de l'urbanisation à l'intérieur et autour des centres existants

permet aux entreprises de se rapprocher de ces centres, de bénéficier de plus grandes économies d'échelle et de tirer profit de la proximité de leur clientèle. L'attrait international de la place économique et la compétitivité de la Suisse en sortiront renforcés et conduiront à une croissance économique plus forte. En outre, il n'y a pas lieu de craindre une baisse dans le secteur de la construction, car le développement de l'urbanisation ne sera pas bloqué, mais sera réorienté vers l'intérieur du milieu bâti.

A leur tour, les collectivités publiques pourront bénéficier d'une utilisation plus efficace des infrastructures et d'une augmentation de leurs recettes fiscales. Il est cependant probable que la mise en œuvre de ces mesures, notamment au début de cette phase, augmentera le nombre de déclassements, ce qui pourrait occasionner des coûts administratifs supplémentaires.

Sur le plan social, la préservation de surfaces non construites et de paysages ruraux intacts sera appréciée des générations futures. En revanche, il faut citer comme aspect négatif l'insécurité juridique qui subsistera aussi longtemps que de nouvelles dispo-

sitions, par exemple concernant l'obligation de construire et l'indemnisation des déclassements, n'auront pas été établies.

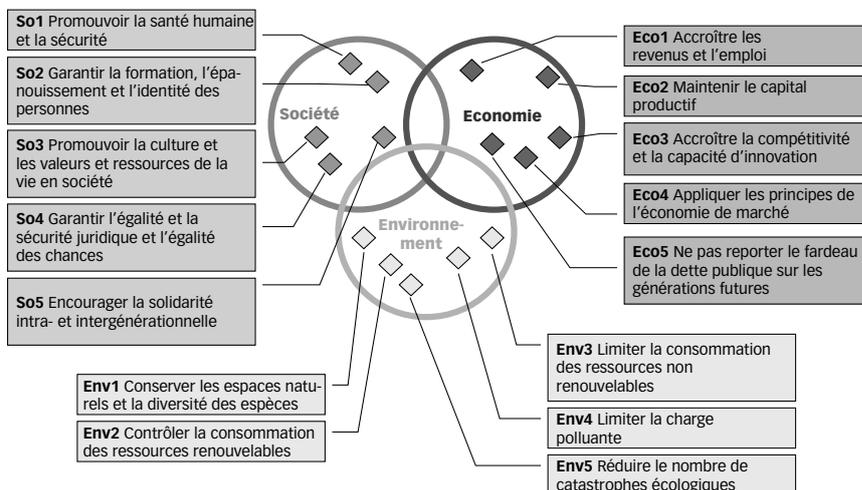
Du point de vue de l'environnement, la révision apporte une amélioration du fait qu'elle aboutit à une meilleure protection des espaces naturels. Le mécanisme de base, faisant référence aux besoins de construction pour les 15 ans à venir, reste inchangé. Il crée un conflit d'objectifs entre les aspects économiques et écologiques de la durabilité. En effet, le développement de l'urbanisation ne s'en trouvera pas limité alors que la ressource non renouvelable qu'est le sol continuera de se raréfier irrémédiablement.

L'EDD a également relevé plusieurs incertitudes quant aux effets escomptés de la loi, et souligné l'importance d'une bonne mise en œuvre.

L'EDD permet de prendre des décisions mieux fondées

Il va de soi que les travaux législatifs visant à modifier une loi sont fortement influencés par des forces politiques et des intérêts divergents. L'EDD a toutefois permis de mieux comprendre les interdépendances entre les effets, et surtout montré que seul un paquet cohérent de mesures mises en œuvre avec constance permet d'obtenir les effets souhaités. Certes, des vérifications plus approfondies seraient souhaitables. Cependant l'estimation sommaire des effets, fournie par l'EDD, contribue déjà à fonder la discussion sur des faits plus objectifs et permet de présenter dans le message les effets de la révision en s'appuyant sur des bases plus solides.

(traduction)



Source: Ecoplan (2009), évaluation de la durabilité (EDD) et analyse des processus de régulation qui devraient résulter de la révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire

Figure 2: Evaluation de la durabilité

Evaluation de la durabilité

Une évaluation de la durabilité (EDD) sert à apprécier et optimiser les projets de la Confédération quant à leur compatibilité avec les objectifs du développement durable. Elle permet de mettre en évidence les paramètres suivants, au stade le plus précoce possible d'un projet :

- effets escomptés sur l'économie, l'environnement et la société,
- répartition des effets positifs et négatifs sur ces trois dimensions,
- éventuels conflits d'objectifs entre ces dimensions ou avec les objectifs principaux,
- possibilités d'optimisation sous l'angle de la durabilité.

En 2010, Ecoplan a publié sur mandat de l'ARE son étude intitulée « Evaluation de la durabilité: guide pratique pour les services fédéraux et autres intéressés » avec un outil Excel intégré. L'EDD comporte neuf étapes. Elle est effectuée sur la base de 15 critères de durabilité définis par le Conseil fédéral (cf. figure 2). L'EDD décrite ici a été effectuée sous une forme sommaire en raison du peu de temps imparti; elle s'appuie sur les connaissances des experts et une analyse de la littérature spécialisée.



Felix Walter, 1963, a étudié à l'Université de Berne l'économie publique et d'entreprise ainsi que le droit public. Cofondateur du bureau de conseils et

de recherches Ecoplan en 1998, il en est resté l'un des associés. Il travaille essentiellement dans les domaines de l'économie et de la politique de l'environnement, des transports et de l'économie.



Hans-Jakob Boesch, 1979, a étudié les sciences politiques, l'économie et le droit public aux Universités de Zurich et d'Exeter (GB), et passé son doctorat en sciences politiques en 2011. Depuis le début de 2007, il est consultant au bureau Ecoplan et a conduit, entre autres, plusieurs projets dans les domaines de la durabilité et de l'aménagement du territoire.

de recherches Ecoplan en 1998, il en est resté l'un des associés. Il travaille essentiellement dans les domaines de l'économie et de la politique de l'environnement, des transports et de l'économie.

Les modèles intégrés de trafic et d'utilisation du sol facilitent l'évaluation de projets d'infrastructures de transport

• • • • •

Christof Zöllig
christof.zoellig@ivt.baug.ethz.ch
Kay W. Axhausen
axhausen@ivt.baug.ethz.ch



Deux axes à travers le Saint-Gothard (2011)

Un plan d'aménagement et de mobilité basé sur des modèles intégrés de trafic et d'utilisation du sol présente de nombreux avantages. De telles simulations permettent d'évaluer les différentes options envisa-

gées, en parfaite connaissance de cause. En effet, l'estimation de la rentabilité d'un projet peut s'appuyer sur l'analyse des interactions entre les systèmes de transport et l'utilisation du sol.

L'utilité est un paramètre économique essentiel lorsqu'il s'agit de comprendre les tenants et les aboutissants de décisions. Pour cerner l'utilité de projets d'infrastructures de transport, il est nécessaire de tenir compte de décisions à long terme et de processus lents. Dans le domaine du développement territorial, il s'agit des choix de localisation des particuliers et des entreprises, de la construction de logements et de bureaux, mais aussi de changements touchant l'environnement. Si l'on donne une représentation de ces paramètres sous forme d'un cycle d'interactions, la moitié supérieure donne des indications sur les transports et la moitié inférieure, sur l'occupation du sol. Les changements concernant l'environnement sont considérés comme des facteurs externes, mais cela ne veut pas dire que leur importance est négligée.

La notion de «lieux des activités humaines» – qui joue un rôle déterminant – mérite certaines explications: la mobilité est une conséquence de la spécialisation de la société, qui a besoin de lieux différents pour exercer ses différentes activités (se loger, travailler, etc.). Un même lieu parvient rarement à répondre à de multiples besoins. En conséquence, les personnes doivent changer d'endroit pour mener à bien leurs diverses activités, ce qui nécessite de leur part de choisir le déplacement, la destination, le mode de transport, l'itinéraire, le moment et les outils de mobilité. Elles veulent que leurs déplacements se déroulent dans les conditions les plus favorables. Les outils de mobilité considérés comme pertinents sont le permis de conduire, la disponibilité ou possession d'une voiture, la possession d'un abonnement général, demi-tarif ou régional mensuel ou annuel (voir figure «Cercle d'interactions»).

L'analyse des choix de mobilité montre l'importance des effets de rétroaction entre flux de trafic et choix futurs. En effet, la conductrice ou le conducteur qui se trouve souvent pris dans des

bouchons changera éventuellement de mode de transport et pourrait se décider à utiliser les transports publics. Le coût de ces déplacements – c'est-à-dire la somme pondérée du temps et du coût – a une influence directe sur l'attractivité d'un lieu. Mieux ce dernier est desservi, plus les fonctions d'utilité potentielles sont nombreuses et proches. Dans la terminologie économique, on dit qu'à budget égal, les bonnes conditions de déplacement maximisent le volume des biens consommables.

Calcul de l'accessibilité

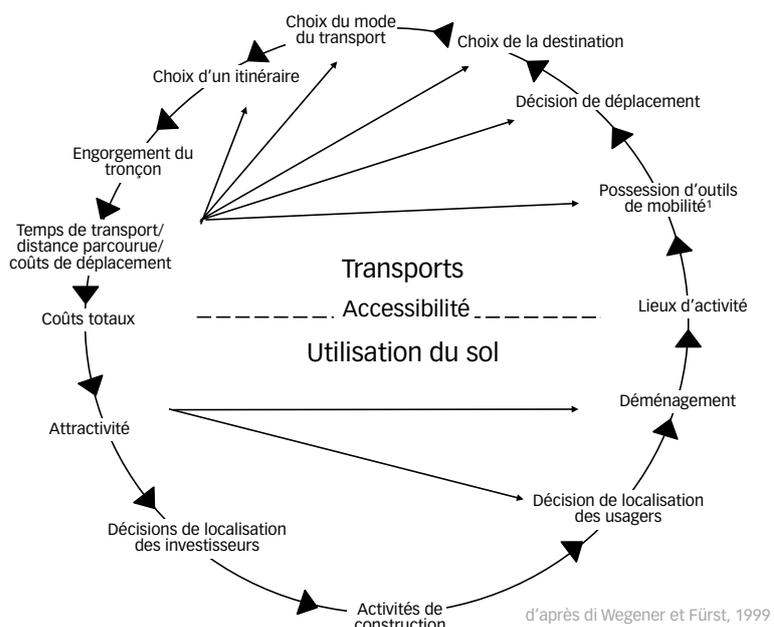
L'accessibilité est une donnée essentielle pour évaluer le potentiel d'attractivité d'un lieu. Elle se mesure de différentes manières. Nous présentons ci-après une approche largement reconnue:

$$E = \sum_j X_j e^{-\beta k_{ij}}$$

La valeur d'accessibilité E se calcule comme la somme de toutes les possi-

bilités X_j prises en compte, pondérées par rapport à la fonction de déplacement dans l'espace. Cette formulation montre que l'accessibilité est fonction des différents lieux d'activité accessibles, et des coûts de mobilité de chacune des options. Il est judicieux de regrouper les différents lieux d'activité en fonction d'une certaine résolution spatiale («j» individuels), par exemple pour la pondération des lieux d'emploi. Cette variable donne autant d'importance aux systèmes d'utilisation du sol qu'aux systèmes de transport.

Les possibilités de variation sont fonction des diverses alternatives disponibles et du calcul des coûts généralisés. Pour effectuer une première approximation des coûts de déplacement dans l'espace, on utilise souvent les distances euclidiennes, c'est-à-dire les distances géographiques. Dans les itérations ultérieures, on utilisera les temps de trajet calculés sur la base du réseau, ce qui donnera des indications sur la qualité de l'infrastructure. Il est par ailleurs aussi possible, dans l'analyse des alternatives, de prendre



¹ Outils de mobilité: permis de conduire, disponibilité/possession d'une voiture, possession d'un abonnement général, demi-tarif ou d'abonnements locaux/régionaux annuels, mensuels ou hebdomadaires

Figure «Cercle d'interactions»



Prime Tower de Zurich: 126 m de haut, 36 étages

en compte des critères subjectifs – tels que la perception des trajets – en choisissant des pondérations différentes et des coûts de déplacement variables. Cet aspect est particulièrement important, car la situation individuelle des personnes joue un rôle déterminant dans le choix d'un itinéraire pour se rendre, par exemple, au travail.

Un simple bâtiment peut créer une demande

L'attractivité d'un lieu peut être exprimée par l'accessibilité, notamment en relation avec le système de transport. L'accessibilité influence directement le choix de la localisation. Plus l'accessibilité d'un lieu est bonne, plus grande est la probabilité qu'un acteur décide de s'y installer. Cette interaction a été démontrée de façon empirique pour des ménages et des en-

treprises suisses. Des modèles de régression pour le calcul des prix immobiliers montrent par ailleurs qu'une meilleure accessibilité provoque une augmentation des prix en un lieu donné. Dans le canton de Zurich, par exemple, une minute supplémentaire de temps de trajet vers le centre entraîne une diminution de la valeur immobilière de 3,8 %. On a observé une influence significative de l'accessibilité sur les loyers, tant des logements que des surfaces administratives. Ainsi les investissements dans le système de transport, et par conséquent dans l'amélioration de l'accessibilité, se traduisent souvent par une augmentation des prix immobiliers. Le secteur immobilier observe et enregistre ce signal et, par la suite, l'activité de construction augmente dans les territoires concernés. Implicitement, on a donc misé sur un marché orienté vers la demande. Il est également possible qu'un projet de construction crée la demande, étant donné qu'un logement ne constitue une alternative réelle qu'après sa réalisation. Les lieux spécialisés nouvellement construits sont absorbés par les acteurs du marché, ce qui équivaut à une nouvelle localisation d'activités. Dans un tel cas également, il convient d'observer les corrélations entre cette redistribution et le système de transport, puisque les lieux d'activité constituent le point de départ ou d'arrivée des trajets parcourus.

Planification intégrée des transports et du territoire

L'accessibilité est fonction du système de transport et de la distribution spatiale des lieux d'activité, ce qui a plusieurs conséquences. La nécessité de coordonner l'aménagement du territoire et les transports est une évidence. Les trains de mesures coordonnées dans ces deux domaines sont particulièrement efficaces. A cet effet, les modèles intégrés de trafic et

d'utilisation du sol sont des instruments appropriés, qui permettent également une quantification des divers paramètres. En comparaison avec les modèles de transport utilisés jusqu'à présent, les modèles intégrés tiennent compte des interactions entre les systèmes de transport et l'utilisation du sol, ce qui permet de représenter les choix de localisation de plusieurs types d'acteurs.

Une étude commandée par l'ARE est parvenue à la conclusion qu'un modèle national d'interaction entre trafic et utilisation du sol est faisable et judicieux. Sa mise sur pied nécessiterait que l'on complète le modèle national de transport existant en lui ajoutant un volet consacré à l'utilisation du sol. Ce nouveau modèle serait plus approprié et trouverait une utilisation plus large dans les processus de décision à incidence territoriale. Il permettrait, par exemple, de répondre à des questions sur la concurrence fiscale ou sur la déduction des frais de déplacement des pendulaires. Il permettrait d'exploiter toutes les données statistiques disponibles et de tenir compte d'éléments supplémentaires générateurs d'utilité. Ainsi, un modèle national de trafic et d'utilisation du sol pourrait contribuer de façon décisive à une meilleure évaluation des effets des projets d'infrastructures de transport.

(traduction)



Christof Zöllig, 1981, doctorant à l'Institut de la planification des transports et des systèmes de transport (IVT) de l'EPFZ.



Kay W. Axhausen, 1958, dirige l'Institut de la planification des transports et des systèmes de transport (IVT) de l'EPFZ.

Pour une politique de transport des marchandises tournée vers l'avenir

• • • • •

Rainer Deutschmann
rainer.deutschmann@manor.ch

trafic marchandises combiné rail-route;
terminal conteneurs de Frenkendorf BL
(2011)



La communauté d'intérêt du commerce de détail suisse, et son groupe de travail Transport de marchandises, représentent le plus important groupe de bénéficiaires de ser-

vices de logistique en Suisse. Elle s'engage pour des solutions visionnaires, durables et indépendantes des modes de transport.



Passage à niveau

La Suisse bénéficie d'un des meilleurs réseaux d'infrastructures dans le monde. Elle dispose ainsi d'un atout de premier ordre pour mettre en valeur son attractivité et sa compétitivité. Son infrastructure principale est constituée de quelque 70 000 kilomètres de routes, qui absorbent 83 % du trafic voyageurs, et 61 % du trafic marchandises – ce dernier étant calculé en tonnes-kilomètres. Les 1 790 kilomètres de routes nationales assument environ 40 % de l'ensemble du trafic. La Suisse possède par ailleurs l'un des réseaux ferroviaires les plus denses et les plus utilisés du monde avec ses 5 148 kilomètres de voies ferrées. En assurant 17 % du transport de voyageurs et 39 % du transport de marchandises, les Chemins de fer fédéraux arrivent au premier rang du transfert modal dans le monde. Cependant, le rail et la route atteignent, aujourd'hui déjà, leurs limites de capacité: selon les analyses de trafic de la Confédération à l'horizon 2030, le transport de marchandises devrait augmenter de 35 % sur la route et de 85 % sur le rail. Mais des goulets d'étranglement sont déjà observables à présent. En 2009, 11 829

heures d'embouteillages routiers ont été recensées, soit 18 % de plus qu'en 2008. En sont principalement à l'origine la surcharge de trafic dans le grand Zurich, où le nombre d'heures d'embouteillage sur le contournement nord a doublé depuis 2003, ainsi que des bouchons dans les régions de Bâle, Berne, Lausanne et Genève. Des goulets d'étranglement sont également présents sur le réseau ferroviaire en raison d'une capacité insuffisante. A noter, en effet, que le trafic voyageurs a la priorité sur le transport de marchandises.

Le financement doit être assuré à long terme

Le développement futur des réseaux d'infrastructure dépend de nombreux facteurs:

Les moteurs de sa progression sont la croissance de la population et de l'économie, les avancées techniques et l'intégration des marchés européens.

Les facteurs qui le freinent sont la charge limitée supportable pour l'environnement, le territoire et la société,

la finitude des matières premières, en particulier des énergies fossiles, ainsi que la précarité des finances publiques.

Partant de ce constat et des analyses prospectives de trafic, la Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse (CI CDS), regroupant six entreprises: Migros, Coop, Vögele, Denner, Valora et Manor, a adopté un document intitulé Vision 2030, qui prévoit ceci:

«Les marchandises du commerce de détail sont toujours à disposition de la population suisse à temps, en quantité suffisante, en qualité optimale et à des conditions concurrentielles et durables.»

Pour transformer cette vision en réalité, la CI CDS s'est engagée à plusieurs niveaux. Elle souhaite démontrer à la population suisse l'utilité du trafic marchandises pour les particuliers et les entreprises, afin d'en obtenir une meilleure reconnaissance. Elle entend également faire en sorte que les intérêts du transport des marchandises ne soient plus considérés comme secondaires par rapport au transport des voyageurs. La CI CDS suit par ailleurs

une approche globale du transport de marchandises en Suisse. Elle cherche à améliorer la transparence des coûts et à concrétiser le principe du pollueur-payeur. Elle s'est engagée avec succès pour assurer, dans le cadre de partenariats public-privé, le financement de projets durables d'infrastructures pour le transport des marchandises.

Organisation ouverte, constructive et d'opinion neutre quant aux divers modes de transport, la CI CDS entretient une collaboration avec ses partenaires du monde économique et associatif, ainsi qu'avec les autorités fédérales. Un échange régulier, des rapports de confiance et une collaboration ponctuelle avec les Offices fédéraux des transports (OFT), des routes (OFROU) et du développement territorial (ARE) sont indispensables à la progression du dossier des transports. Dans ce contexte, la CI CDS a pu avoir un premier aperçu du modèle de trafic marchandises de l'ARE. Les deux partenaires entendent approfondir ce dialogue et faire connaître les exigences spécifiques du commerce de détail, avant la validation de ce modèle. La CI CDS espère ainsi avoir des informations nouvelles sur l'aménagement futur du réseau suisse de transport de marchandises. De même, elle espère que les travaux de recherche de grande ampleur effectués sous l'égide de l'OFROU, auprès duquel elle a fait valoir les exigences du commerce de détail en matière d'infrastructures de transport, aboutiront à des visions et des solutions nouvelles.

Assumer un rôle de pionnier

Il est important que les efforts d'amélioration des transports, et notamment du trafic marchandises, ne demeurent pas fragmentaires. Seule une optimisation intégrée du trafic – de voyageurs, de marchandises, routier, ferroviaire, aérien, par bateau et combiné – fera progresser de manière

déterminante la logistique suisse. La CI CDS a suivi une approche novatrice et durable pour explorer de nouvelles pistes. Elle étudie à l'heure actuelle avec d'autres entreprises partenaires les possibilités de réaliser un système de transport de marchandises en souterrain. Le «Cargo sous terrain» serait un cinquième mode de transport, en plus de la route, du rail, du bateau et de l'avion. Il permettrait, si les résultats des études sont encourageants, de résorber les surcharges de trafic sur la route et le rail, et par conséquent de délester les infrastructures de transports terrestres. L'étude du projet permettra d'examiner les aspects commerciaux, techniques, juridiques et écologiques d'un tel ouvrage. Ce concept innovant bénéficie du soutien de l'Office fédéral des transports. En effet, nous avons le plaisir d'annoncer que le vice-directeur de cet office participera aux travaux d'organisation du projet. La CI CDS estime que seule une politique globale des transports, incluant une politique des transports de marchandises, permettra de maîtriser les défis actuels et futurs. Pour cela, il est indispensable de développer des partenariats entre le monde politique, les offices fédéraux et l'économie, et d'avoir une bonne dose de courage pour assumer un rôle de pionnier.

(traduction)



Rainer Deutschmann, 1963, est directeur de la division Supply Chain Management,

et membre de la direction du groupe Manor. Il dispose d'une expérience professionnelle en gestion d'entreprise, en gestion de l'organisation et en informatique économique.

La plateforme «Proofit» pour atteindre une rentabilité et une compétitivité durables

Dans le domaine de la durabilité, les PME accusent souvent des déficits en terme d'échanges de savoirs et de réseautage. Il leur manque également une stratégie de développement durable. La plateforme Proofit dynamise le savoir-faire des entreprises et les encourage à prendre des mesures profitables du point de vue tant écologique qu'économique. Le contrôle d'efficacité «Efficheck» est un outil d'auto-évaluation permettant aux entreprises de procéder à l'évaluation de leur potentiel. La bibliothèque numérique «Infothek» propose plus de 400 articles sur la durabilité. Les textes analysent des aspects particuliers et proposent des liens vers des informations détaillées, des exemples pratiques et des institutions. Enfin, la plateforme Proofit offre à ses membres la possibilité d'entrer en contact avec des entreprises qui ont pris le virage de la durabilité et qui peuvent partager les clés de leur réussite. L'association Öbu organise régulièrement des apéritifs-rencontres, à l'enseigne de Proofit, pour faciliter les contacts entre ses membres.

«Proofit» est un projet mené par le réseau Öbu pour une économie durable, en partenariat avec les Offices fédéraux de l'énergie, de l'environnement et du développement territorial ainsi qu'avec le secrétariat d'Etat à l'économie (SECO).

Sabina Döbeli, doebeli@oebu.ch

www.proofit.ch

Le parc immobilier suisse marqué par les aires industrielles

• • • • •

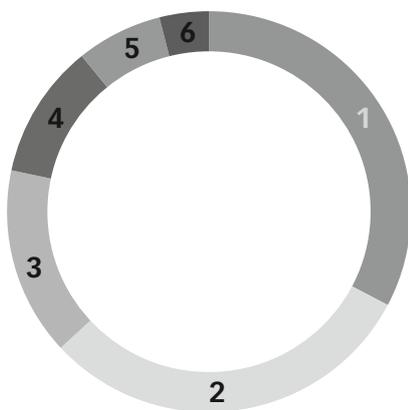
Robert Weinert
robert.weinert@wuestundpartner.com



De grandes implantations industrielles existent dans toutes les régions de Suisse. Les investisseurs à la recherche d'alternatives d'investissement seraient en droit de se demander si ce segment immobilier se prêterait à des placements. Jusqu'à pré-

sent, en effet, les investisseurs institutionnels se sont contentés, pour la plupart, d'exploiter le segment des immeubles locaux et commerciaux. N'y aurait-il pas là un potentiel de diversification inexploité?

Un simple coup d'œil au parc immobilier suisse permet de faire une observation surprenante: les aires industrielles et artisanales représentent environ un tiers des surfaces commerciales, totalisant 468 millions de m² de surface brute de plancher. A première vue, ce parc correspond au pourcentage de personnes actives dans le secteur secondaire (industrie et artisanat), qui est de 29 % par rapport à l'ensemble des personnes actives. Néanmoins, seulement 19 % de cet effectif total sont des personnes actives dans l'industrie de transformation proprement dite. La consommation de surface par l'industrie et l'artisanat est donc très élevée.



- 1 Industrie/dépôt/artisanat
- 2 Infrastructure
- 3 Agriculture
- 4 Bureaux
- 5 Vente
- 6 Hôtellerie

Source: Wüest & Partner

Parts de surface brute de plancher (2009)

Les valeurs de marché constituent un autre paradoxe: l'addition des surfaces industrielles et artisanales correspond au triple de toutes les surfaces de bureaux, alors que leurs valeurs de marché se situent à un niveau presque identique, soit 200 milliards de francs.

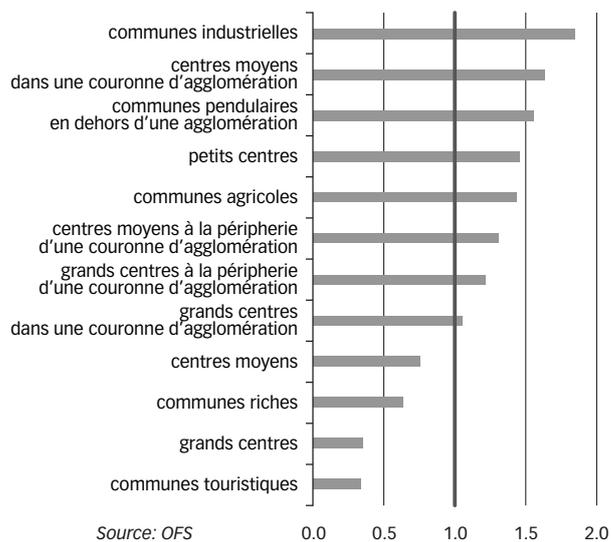
Les facteurs historiques de localisation ont gardé leur importance

Ces observations sont renforcées par l'analyse de la localisation des bâtiments. Jusqu'au début du 20^e siècle, la disponibilité d'une source d'énergie – autrefois exclusivement hydraulique – a constitué le facteur déclencheur d'une implantation industrielle. Plusieurs complexes industriels encore

existants se trouvent à proximité immédiate d'un cours d'eau. Il n'est donc pas surprenant que la carte de la Suisse indique des bassins de concentration industrielle avec des spécialités très reconnaissables. En moyenne suisse, la densité de personnes actives dans l'industrie est de 4 par hectare, mais cette valeur peut atteindre jusqu'à 155 équivalents plein temps dans certains centres. Si les activités industrielles et les besoins en locaux industriels sont répartis sur l'ensemble du territoire, leur importance dans la structure économique communale ou régionale a tendance à diminuer avec la densité de l'urbanisation.

Deux enseignements importants découlent des observations ci-dessus:

- Premièrement, les activités industrielles et artisanales sont largement plus gourmandes en surfaces que les activités tertiaires. Dans le secteur secondaire, la valeur ajoutée au m² est nettement plus faible que dans le secteur tertiaire, ce qui a pour conséquence des loyers plus bas.
- Deuxièmement, le parc commercial actuel est encore fortement marqué par l'histoire économique de ces 150 dernières années en Suisse. Les bâtiments



Source: OFS
Répartition de l'industrie de transformation par type de commune (coefficient de localisation, Suisse = 1.0; 2008)

n'ont été qu'en partie adaptés aux changements structurels. En d'autres termes, la durée de vie des bâtiments est plus longue que l'horizon temporel des activités économiques. Ce décalage génère souvent les fameuses friches industrielles, si mal aimées.

Haut niveau d'investissement

Même si les mutations structurelles de l'économie suisse sont déjà bien avancées, les aires industrielles auront toujours leur place dans le parc immobilier, car les besoins dans ce domaine restent importants. Le volume des constructions nouvelles et des transformations est éloquent: les sommes investies dans de nouvelles surfaces de bureau sont de l'ordre de 1,5 milliard de francs par année, tandis que les investissements dans l'aménagement de nouvelles aires industrielles et artisanales – y compris la logistique – avoisinent 1,9 milliard de francs.

Ces investissements très conséquents sont quasi exclusivement consentis par les entreprises industrielles elles-mêmes – souvent grâce à des prêts bancaires.

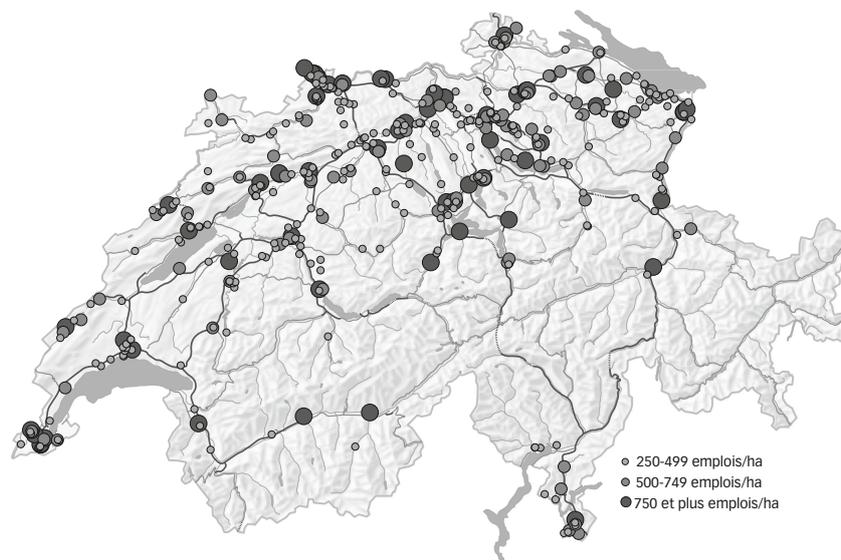
Facteurs freinant les investisseurs potentiels

Outre les entreprises industrielles disposant de leurs locaux propres (en anglais: Corporate Real Estates), trois autres types de propriétaires interviennent dans le segment de l'immobilier industriel:

- les anciennes entreprises industrielles,
- les investisseurs immobiliers pratiquant la vente et le crédit-bail (il s'agit d'entreprises qui vendent leur bien immobilier à une société de leasing et s'assurent l'usage de celui-ci par un leasing),
- les investisseurs immobiliers du secteur coopératif.

Contrairement aux groupes de propriétaires mentionnés ci-dessus, les investisseurs institutionnels classiques se montrent réservés quant aux investissements dans l'immobilier industriel. Cette frilosité s'explique par les aspects suivants:

- Directives restrictives: la majorité des investisseurs institutionnels en Suisse n'est pas présente dans le segment de l'immobilier industriel pour des raisons bien précises. Leurs directives excluent de tels placements ou prévoient des conditions restrictives strictes.
- Gestion de processus complexes: à la différence des surfaces de bureaux, les bâtiments industriels présentent souvent des interdépendances étroites entre enveloppe du bâtiment, aménagement intérieur, équipements de production et installations techniques. L'investisseur immobilier classique doit donc mettre beaucoup d'énergie à comprendre les contraintes non seulement liées à l'exploitation mais aussi aux aspects techniques.
- Faible potentiel de synergies: les exigences auxquelles doivent répondre les bâtiments industriels sont très spécifiques et varient considérablement d'une entreprise à l'autre. L'investisseur immobilier doit donc posséder des connaissances spécifiques sur la



Industrie de transformation: secteurs avec au moins 250 emplois à l'hectare (2008)

branche industrielle concernée, informations qui varient d'un objet à l'autre et d'un projet à l'autre.

- Risque accru: lorsqu'il s'agit de développer de nouveaux sites industriels, il arrive souvent que seules des localisations périphériques entrent en ligne de compte. Un tel emplacement, combiné à un bâtiment taillé sur mesure, recèle un potentiel de risques difficile à évaluer, tant dans la perspective d'un changement de locataire que dans celle d'une revente éventuelle.

Créer des sites industriels multifonctionnels

Il existe plusieurs possibilités de rendre plus fiables les placements dans l'immobilier industriel: en s'inspirant du modèle des stades de sport, il sera possible d'inscrire, par exemple, un dépôt ou un entrepôt de trams ou de trains dans une «enceinte» multifonctionnelle. Une telle enceinte peut accueillir des activités à haut rendement, ce qui permet de réaliser de facto un subventionnement interne transversal.

Cette approche pourrait s'appliquer aux aires industrielles. Des in-

vestisseurs pourraient les considérer comme un conglomérat immobilier grâce à la combinaison intelligente de plusieurs utilisations. Comme les entreprises industrielles manquent de plus en plus de surfaces de bureau conventionnelles, cette approche pourrait même devenir assez intéressante. Les prévisions de rentabilité devraient s'en trouver améliorées. La multifonctionnalité pose néanmoins de nouveaux défis, en particulier au niveau des émissions industrielles, telles que le bruit, la pollution atmosphérique et le trafic poids lourds. Cependant, les innovations techniques devraient permettre de minimiser ces nuisances.

(traduction)



Robert Weinert, 1978, a étudié l'économie à St-Gall. Il travaille depuis

2010 au sein du bureau Wüest & Partner. Spécialiste du domaine Marché & Recherche, il est responsable de la publication semestrielle «Immo-monitoring»

Promotion économique et développement durable dans les cantons

• • • • •

Anne DuPasquier
anne.dupasquier@are.admin.ch



Près de 20 ans après la Conférence de Rio sur l'environnement et le développement, l'ARE a analysé la façon dont les cantons ont intégré les objectifs du développement durable dans leur politique de promotion

économique. Il s'est fondé sur cette analyse pour développer un catalogue de bonnes pratiques et de recommandations pour les actions futures.

En 2012, le monde commémorera les 20 ans de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement: à nouveau à Rio de Janeiro se tiendra la Conférence sur le développement durable aussi intitulée Rio+20. Un bilan y sera tiré et les perspectives futures devraient être dégagées. L'un des deux thèmes prioritaires est, à côté du «cadre institutionnel du développement durable», «l'économie verte dans le cadre du développement durable et de l'élimination de la pauvreté».

En Suisse aussi, ce dernier thème occupe le devant de la scène, entre autres par le biais de la promotion économique. Au niveau fédéral, les conditions-cadre peuvent être considérées comme bonnes puisque la durabilité est abordée dans toutes les lois régissant les activités de promotion économique comprises au sens large. Les principes du développement durable sont cités dans la Loi sur les conditions d'implantation des entreprises, dans le Message sur la promotion économique pour les années 2012 à 2015, dans la Stratégie de croissance pour la place touristique suisse, dans la Loi fédérale sur la politique régionale, dans le Message sur la mise en œuvre de la nouvelle politique régionale, ou dans la Loi sur l'aménagement du territoire. La nouvelle Stratégie pour le développement durable 2012-2015, en préparation, prévoit également un renforcement des aspects économiques.

Suite à un Forum du développement durable organisé en 2008 sous le titre de «Croissance et développement durable», nous avons pu constater l'intérêt de la part des cantons, des villes et des communes pour ce domaine. Dans la perspective de Rio+20, nous avons voulu établir un état des lieux de l'intégration des principes du développement durable dans la promotion économique des cantons.

Nous avons donc lancé une enquête sur ce thème, compris dans un sens large, c'est-à-dire la promotion économique elle-même, la nouvelle politique régionale, le tourisme, ainsi que ses impacts sur la gestion du territoire, la politique d'achat et la formation. Nous avons tout d'abord regardé ce qu'il en était des bases législatives, puis comment elles étaient appliquées, ce qui a débouché sur la description de bonnes pratiques et l'élaboration de recommandations.

Les résultats de l'enquête ont montré que sept cantons ont inclut le développement durable selon les critères du Conseil fédéral de manière explicite dans leur législation sur la promotion économique. Sept autres y font figurer la dimension environnementale en mentionnant p. ex. les ressources naturelles, le territoire, la mobilité ou l'énergie, 15 tiennent compte d'aspects sociaux tels que formation, qualité de vie, vie familiale, équité sociale, et 18 incluent des critères économiques comme l'innovation, la diversification, les améliorations structurelles. Mais tout ne se joue pas dans les lois. Sur le terrain, nombre de cantons prennent des initiatives innovantes: prise en compte de critères de développement durable lors d'implantation d'entreprises, utilisation d'outils d'évaluation de la durabilité pour les projets régionaux, encouragement aux entreprises par l'attribution de label de durabilité ou de mise à disposition de plateforme d'échange, stratégie de clusters axés sur la durabilité, application de l'écologie industrielle, etc.

Pour en savoir plus, vous pouvez télécharger le document sur www.are.admin.ch/developpementdurable.



Anne DuPasquier est licenciée en Sciences naturelles de l'Université de Lausanne et s'est spécialisée dans la gestion de l'environnement à l'Institut des hautes études en administration publique. Après avoir travaillé comme ingénieure-conseil en environnement dans un bureau privé, elle a intégré l'ARE début 2001 où elle est cheffe suppléante de la section Développement durable. Elle est notamment responsable de la promotion du développement durable auprès des cantons et des communes.

L'effet du boom lémanique sur son voisinage : l'exemple d'Yverdon-les-Bains

• • • • •

Pierre Dessemontet
pierre.dessemontet@microgis.ch



Yverdon-les-Bains:
Centre-Ville (2010)

On fait grand cas de la croissance massive vécue par l'arc lémanique. L'effet du boom lémanique se fait toutefois sentir bien au-delà du cœur de la région, et il est intéressant d'examiner son impact dans les ré-

gions qui jouxtent l'axe Lausanne-Genève. Ici, nous nous intéressons aux effets de la croissance du bassin lémanique sur Yverdon-les-Bains, et aux réponses institutionnelles qu'elle engendre.

L'effet du boom lémanique se fait sentir bien au-delà de l'axe métropolitain Lausanne-Genève : à Yverdon-les-Bains, on ressent directement les effets de la croissance débridée du bassin lémanique.

Avec ses 27'511 habitants en 2010 (Agglomération : 33'500), Yverdon-les-Bains est située à 30 km de Lausanne en direction de Neuchâtel. Située au pied du Jura, Yverdon-les-Bains se conçoit traditionnellement comme partie de l'arc jurassien, plus que comme ville lémanique. De tradition industrielle, Yverdon-les-Bains a été touchée plus que d'autres par les crises économiques de la fin du XXème siècle, qui l'ont vu perdre ses joyaux industriels et des milliers d'emplois : durant les trois dernières décennies du siècle, Yverdon-les-Bains a fait face à la stagnation économique et démographique, ainsi qu'à un manque de moyens.

Les années 2000 marquèrent un tournant. Au moment du décollage lémanique, la ville voyait sa situation infrastructurelle s'améliorer avec l'ouverture de l'autoroute vers Berne puis vers Neuchâtel, et la mise en place de lignes de train rapides vers Lausanne et Genève : désormais, la gare d'Yverdon est à 22 minutes de celle de Lausanne, à 45 minutes de celle de Genève, et par la route on y est à moins d'une demi-heure des hautes écoles lausannoises. Depuis 2000, Yverdon-les-Bains a gagné plus de 3'000 habitants et près de 2'000 emplois, en majorité durant la seconde moitié de cette période.

Malgré l'absence de chiffres précis, on peut échauffer des hypothèses solides sur les déterminants de ce regain d'activité. Ainsi, il existe une forte correspondance entre le découplage lémanique entre construction de logements et augmentation de la population, et la brusque accélération de la croissance de la ville. Lors des années 2005-2010, la différence entre Yverdon et ses congénères de taille similaire de l'arc lémanique se trouvait



dans l'offre de logements : à critères égaux, Yverdon-les-Bains offrait environ dix fois plus de logements en location que Vevey, Renens, Prilly, Morges ou Nyon. Ce n'est pas tant le différentiel de prix que la simple disponibilité d'objets qui permet à la ville d'accueillir, en quelques courtes années, plus d'un millier de nouveaux ménages provenant en grande majorité de l'arc lémanique.

Cet afflux de lémaniques à Yverdon-les-Bains a eu un impact sur les loyers. Au regard des critères lémaniques, ceux-ci restent encore relativement abordables, mais les prix deviennent trop élevés pour les autochtones. Ainsi, une maison ouvrière avec un petit terrain qui se vendait encore 420'000 francs en 2002 se négocie aujourd'hui entre 650'000 et 700'000 francs. Ce problème ne concerne que peu les sédentaires – tant qu'on reste en place, les loyers demeurent à peu près au

même niveau. En revanche, les jeunes locaux sont souvent empêchés d'acquiescer ou d'obtenir un logement correspondant à leurs moyens de par la pression à la hausse des loyers exercée par des primo-acquéreurs ou des jeunes familles lémaniques pouvant payer plus.

Par ailleurs, de très nombreux nouveaux résidents provenant de la métropole y gardent leur emploi, et comme l'économie du lieu, réorientée vers les hautes technologies et sa haute école, devient elle aussi moins locale, de plus en plus de pendulaires quittent la ville le matin en croissant de plus en plus d'autres pendulaires qui arrivent de la métropole ou de France voisine - Yverdon-les-Bains comptait ainsi 800 frontaliers en 2008. Ces mouvements croisés remplissent et vident les trains en gare d'Yverdon, pendant que les sorties autoroutières saturent de plus en plus fréquemment.



Au plan politique, la croissance est avant tout gérée par les communes – le canton se contente d’accompagner. Les politiques publiques peuvent être regroupées en deux volets. Premièrement, la ville accompagne et suscite la croissance de la population par le développement de nombreux nouveaux quartiers, dont le projet le plus important représente plusieurs milliers de logements dans le secteur de « Gare-Lac » ; cette politique permet à Yverdon-les-Bains de maintenir son offre en logements. De même, la ville est active dans ses diverses zones industrielles et particulièrement à travers le développement de son parc scientifique et technologique. Les communes qui entourent Yverdon participent à ce développement. Le second volet consiste en la mise en place d’un projet d’agglomération censé coordonner le développement de l’agglomération d’Yverdon-les-Bains. Après des débuts

prometteurs, le projet rencontre des problèmes, notamment en termes de gouvernance – ainsi, la commune de Montagny vient-elle de mettre à l’enquête l’extension d’un de ses centres commerciaux sans en référer à l’agglomération, ce qui a provoqué l’opposition d’Yverdon-les-Bains.

Plus généralement, la métropolisation du Nord Vaudois n’est pas encore prise en compte par de nombreux acteurs de la région. Souvent, ceux-ci ont connu la région industrielle, et ce cadre de référence régionale reste encore dominant, par exemple au sein de l’association régionale, dans la presse locale et dans les réflexions de la majorité des responsables politiques : on conçoit encore trop souvent le nord vaudois comme s’opposant au centre, Lausanne en l’occurrence. Pourtant, le sort d’Yverdon-les-Bains apparaît lié à celui de la métropole et les décisions prises dans l’arc lémanique ont un im-

pact direct sur la ville. On en veut pour preuve la suppression annoncée de la liaison ferroviaire directe entre Genève et le pied du Jura, pour cause de saturation de la ligne Lausanne-Genève : un projet de troisième voie qui ne se réalise pas à des dizaines de kilomètres de la ville va avoir un impact direct sur son accessibilité. A l’avenir, afin de défendre leur ville et leur région, les acteurs yverdonnois n’auront d’autre choix que de s’intéresser à la métropole lémanique et à son développement.



Pierre Dessemontet, 1969, Dr ès Sciences, Coll. Scientifique CEAT – EPFL, Fondateur MicroGIS SA, chef de projet, Conseiller communal, Yverdon-les-Bains.

Billet d'humeur automnal

• • • • •

Anette Herbst
ah@ah-effekte.ch

«L'économie (Wirtschaft) et l'aménagement du territoire, telle sera la thématique de la prochaine édition», m'annonce, tout guilleret, le rédacteur du Forum du développement territorial. Et de compléter en souriant: «Je ne parle évidemment pas de la Wirtschaft au sens de café du Commerce.» Nous nous regardons d'un air entendu à l'évocation de cette plaisanterie éculée qui nous rappelle le chansonnier Peter Alexander, aujourd'hui disparu.

L'économie et l'aménagement du territoire... Voilà un thème qui ne m'enchant guère. L'économie, le commerce... je n'associe pas grand'chose de positif à ces termes. Cela me ramène quelques années en arrière, à une époque que j'avais cru oubliée pour toujours. Une époque parsemée d'examens de fin d'études dans un cycle malencontreusement appelé «voie secondaire». Ce qui ne m'ouvrait pas d'autre choix que des études économiques et commerciales, une matière diamétralement opposée à mes aspirations. «Economie d'entreprise», «doctrine économique», «économie politique», «comptabilité»... des termes barbares qui me donnaient de l'urticaire durant ces années-là. J'avais bien tenté de dresser des bilans qui ne manquaient pas de déclencher des pourparlers tendus avec mes parents... bien que je sois déjà pratiquement majeure. Je n'étais vraiment pas douée dans ce domaine; d'ailleurs, cela n'a guère changé.

Près de trente ans plus tard, à l'ère de la grande toile, il m'est facile de me documenter sur l'éco-

nomie et le commerce dans l'encyclopédie Wikipedia: le mot «économie» vient du grec ancien *oïkonomia* «administration d'un foyer», créé à partir d'*oïkos* «maison», dans le sens de patrimoine, et *nomos* «loi, coutume», qui désignait la gestion de la maison. Cette définition me plonge dans l'univers de la Wirtschaft sociale et familiale du bistrot – du café du Commerce, justement –, un monde où je me sens plus à l'aise que dans la cour des «bilans», «bourses» ou «banques».

Aucun doute, j'ai l'âme d'une Grecque de l'Antiquité, lorsqu'il s'agit de commerce ou d'*oïkonomia*. L'état de mon compte en banque le prouve d'ailleurs. Et je concède volontiers que la situation générale dans le monde me fait jouir en secret: j'observe que des pays entiers sont tout aussi peu doués que moi lorsqu'il s'agit de conduire leur Wirtschaft, de gérer leur ménage. Heureusement que je vieillis; cela me permet de voir tout ça avec philosophie.

Voyons maintenant l'autre face de la médaille, celle de l'aménagement du territoire. Je m'y connais un peu dans les aménagements intérieurs et la décoration. Et cela fait des années que je souhaite mettre mon grain de sel dans l'organisation de la ville, mon lieu de vie. Mon métier m'a toujours catapultée bon gré mal gré dans des villes où, dès mon arrivée – et là, je suis franche –, j'ai souhaité devenir maire ou syndique. En effet, dans chaque ville, j'ai eu la désagréable impression que personne ne gouverne: tout le monde construit n'importe quoi, n'importe où! J'en ai

la nausée de voir ce bric à brac de styles de maisons. Quel mauvais goût, c'est un scandale! Ah! avec quel plaisir j'aurais remis de l'ordre dans ce logement-là, et dynamité l'une ou l'autre de ces verrues!

«L'aménagement du territoire est une tâche de haute surveillance» peut-on encore apprendre dans Wikipédia. Je veux bien le croire. Mais l'histoire nous apprend que même «Leurs Excellences» se sont embourbées. L'aménagement du territoire n'est pas une affaire simple. Surtout pas à notre époque hyper-sophistiquée et hyper-élitiste. Une époque qui pense et agit en termes superlatifs. Pourquoi s'étonner dès lors qu'un aménagiste oublie de se concerter avec sa clientèle et s'imagine que les gens d'aujourd'hui ont besoin d'allées royales pour faire leurs achats? On réalise alors de grands centres commerciaux qui ne tardent pas à ressembler à de vastes déserts, car les peuples d'Europe n'aiment pas se perdre dans de grandes immensités à l'américaine. Non, nous préférons l'horizon parfaitement maîtrisable de nos quatre murs. Et, dans ce domaine, nous sommes très prévoyants. «On construit en Suisse une maison individuelle toutes les 43 minutes et un appartement toutes les 14 minutes». Nous avons besoin d'espace, apparemment. Et lorsque notre territoire est totalement noyé sous le béton, nous nous apercevons soudain que nous avons ravi au renard et au lièvre leur terrain de jeu, mis à mal par nos camions et bétonnières. Oh! mais: suis-je bête! En ces temps de froidure, la place du renard est sur les épaules des dames et celle du lièvre, sur la table familiale dominicale. Il ne faut jamais laisser trop de place à la nature! Et si vous vous ennuyez, jetez donc un coup d'œil

à des ouvrages de statistique! Cela vous réconfortera: un tiers des résidences secondaires en Suisse est inoccupé 48 semaines par an, un autre tiers est inutilisé 44 à 48 semaines par an. Il y a de la marge pour des temps de repos! Attention à ne pas nous boucher ces perspectives-là!

Un proverbe français dit que «les tonneaux vides sont ceux qui font le plus de bruit». Et Nietzsche pensait que «le bruit est une consolation pour le solitaire».

C'était donc si simple: donnez-nous plus de vacances et nous nous occuperons de faire tourner la Wirtschaft, le troquet du coin, où l'on pratique l'oïkonomia, comme au temps des Grecs. Cette Wirtschaft-là est un lieu idéal pour l'âme et le corps, un lieu de relations sociales sans discrimination. «Au café du Commerce, personne ne te demande qui tu es, ni ce que tu possèdes.» Au plaisir de vous y rencontrer... et Santé! Prost! Iammas! Skol!

(traduction)



Anette Herbst, 1966, est comédienne, chanteuse de cabaret, auteure, poétesse, gauchère et animatrice d'émissions. Lorsqu'on lui demande le qualificatif qui lui convient le mieux, elle répond: noctambule. Elle adore lire Heinrich von Kleist († 1811) et jouer avec des ficelles de chanvre, admirer la Mer Baltique et jouir de sa propre nonchalance. Ecrire est son dérivatif; parler, son art; divertir, sa passion. Elle porte sur scène tout ce qu'elle a entendu et surpris dans la vie de tous les jours. Et bien sûr aussi, tout ce qui la fait si bien rire... et tant d'autres choses encore.

Editoriale

Daniel Wachter
Capo della Sezione sviluppo sostenibile, ARE
daniel.wachter@are.admin.ch



**«È necessario un disaccoppiamento tra
economia e utilizzazione del suolo.»**

La legge federale sulla pianificazione del territorio prevede premesse territoriali favorevoli alle attività economiche, nel quadro però di un'utilizzazione parsimoniosa del suolo. È da ritenere che la pianificazione del territorio abbia svolto bene i suoi compiti di natura economica visto che la Svizzera fa parte da decenni delle nazioni più competitive al mondo. Ma la pressione competitiva rimane, fatto che si ripercuote anche sulla pianificazione territoriale.

L'obiettivo di un'utilizzazione parsimoniosa del suolo, invece, è stato chiaramente mancato. Lo dimostrano numerosi studi come il Rapporto sullo sviluppo territoriale 2005 dell'ARE o l'analisi delle pianificazioni territoriali a livello cantonale condotta da Avenir Suisse nel 2010. La pianificazione del territorio è quindi chiamata ad adempiere una duplice esigenza: essa deve continuare a curare e migliorare le basi territoriali dell'economia e contemporaneamente orientare in base alla sostenibilità l'utilizzazione del suolo e del paesaggio.

Questo non rappresenta una contraddizione irrisolvibile. Lo sviluppo territoriale dispone di un rilevante potenziale nel disaccoppiamento dell'attività di costruzione dal consumo di suolo e paesaggio. Le riserve di utilizzazione all'interno delle zone già ampiamente edificate sono considerevoli. Queste ubicazioni spesso in posizione centrale sono molto interessanti dal punto di vista economico. Una strategia di densificazione centripeta offre quindi grandi possibilità di sviluppo economico e permette contemporaneamente una diminuzione dell'edificazione dispersiva.

Il contributo sulla valutazione della sostenibilità della prima tappa della revisione della legge sulla pianificazione del territorio in questa edizione di forum, esamina questa importante relazione.

Ciò nonostante, lo sviluppo centripeto degli insediamenti incontra resistenze. In parte, ad ostacolare la densificazione sono complicati rapporti di proprietà, in parte i residenti erigono barriere contro nuovi arrivi.



A ciò si aggiunge il fatto che i proprietari di fondi periferici con un'ubicazione sfavorevole si oppongono a livello giuridico o politico alla concentrazione edilizia, fornendo nuove spinte all'espansione disordinata degli insediamenti nel paesaggio.

Ma, dal punto di vista obiettivo, a lungo termine non esistono alternative allo sviluppo centripeto delle edificazioni. I costi ecologici ed economici di un'utilizzazione del territorio debordante e inefficiente sono semplicemente troppo elevati. La pianificazione territoriale in Svizzera si trova quindi di fronte all'urgente compito di orientare in senso centripeto lo sviluppo urbano equilibrando in tal modo gli obiettivi del benessere economico e dell'utilizzazione parsimoniosa delle scarse risorse territoriali. Questo nuovo orientamento auspicato dello sviluppo urbano deve tuttavia adempiere elevate esigenze, sia dal punto di vista della pianificazione e dell'architettura sia per quanto concerne la sostenibilità. Infatti, solo una densificazione di qualità potrà ottenere il necessario consenso sociale.

Questa edizione di forum sonda le complesse interazioni tra economia e sviluppo territoriale e indica possibili soluzioni. Emerge chiaramente che non vi sono soluzioni facili. È necessario invece un impegno ostinato e continuo di elaborazione di buoni approcci pianificatori e miglioramenti a livello di diritto della pianificazione e dell'attuazione. È necessaria anche una coordinazione generale della pianificazione del territorio e dello sviluppo dell'infrastruttura che non deve più essere limitata entro i confini cantonali e comunali. I buoni esempi e le argomentazioni presentati in questa rivista contribuiranno a rafforzare ulteriormente l'impegno per uno sviluppo territoriale sostenibile a tutti i livelli, comunale, cantonale e federale.

(traduzione)



L'economia e lo sviluppo territoriale si condizionano a vicenda

• • • • •

Heike Mayer
mayer@giub.unibe.ch



Laddove l'attività economica vorrebbe dispiegarsi senza impedimenti, lo sviluppo territoriale dovrebbe provvedere a stabilire un equilibrio tra gli interessi dell'economia privata e quelli pubblici. Il rapporto tra l'economia e lo sviluppo territoriale è quin-

di soggetto a tensioni. I due settori sono però allo stesso tempo reciprocamente dipendenti e approfittano l'uno dell'altro, fatto che appare chiaramente sullo sfondo dello sviluppo di una società orientata alla conoscenza ed ai servizi.

“Il verde non è un’alternativa” titolava la *Neue Zürcher Zeitung* il suo articolo sulla decisione del Consiglio di Stato zurighese di mantenere la sede dell’Ospedale universitario nello stesso quartiere e di pianificare eventuali ampliamenti in loco. Nonostante la mancanza di spazio sullo Zürichberg, si è deciso a favore del mantenimento di questa ubicazione centrale. Questa scelta non è solo meno onerosa e più sostenibile in quanto a consumo di superficie di un nuovo sviluppo ai margini della Città, ma corrisponde allo sviluppo prevedibile a lungo termine della nostra società moderna e forse proprio per questo è probabilmente anche più razionale dal punto di vista economico. Come motivo del mantenimento dell’ubicazione attuale è stato sottolineato il vantaggio della vicinanza tra la clinica e l’Università.

Questo esempio illustra l’importanza dello stretto scambio tra teoria e prassi che dal punto di vista geoeconomico può essere rafforzato dalla vicinanza spaziale quando si tratta del trasferimento efficiente di conoscenze e dello sviluppo di innovazioni competitive. L’economia e lo sviluppo territoriale non sono quindi solo in una situazione di conflitto, ma si completano a vicenda in modi diversi.

Lo spazio locale come ambiente creativo

La decisione seminale presa a Zurigo coglie l’essenza dell’interazione tra economia e sviluppo territoriale in una società basata sulle conoscenze e sui servizi: a livello di competizione tra piazze globali, giocheranno ai primi ranghi soprattutto quei Paesi che localmente dispongono dell’ambiente “adatto”, cioè un ambiente creativo per innovazioni che favoriscono la crescita economica.

D’altra parte, questi Paesi devono assicurare un equilibrio ecologico e sociale ottenibile solo attraverso una politica di sviluppo del territorio ben

ponderata e capace di sostenere i punti di forza degli agglomerati urbani, che persegue una politica sostenibile di pianificazione e utilizzazione del territorio, senza perdere di vista le ragioni periferiche o deboli dal punto di vista infrastrutturale.

Integrare l’economia a livello locale

Lo sviluppo territoriale assume un importante significato per quanto riguarda i cambiamenti economici e sociali. In seguito alla globalizzazione delle attività economiche, quindi al rafforzamento delle interrelazioni economiche al di là dei confini nazionali, le imprese e la mano d’opera diventano sempre più mobili. Lo sviluppo territoriale deve saper far fronte a questa dinamica migliorando le condizioni d’ubicazione e creando un contesto adatto all’integrazione e allo stabilimento locale dei fattori mobili di produzione. La ricercatrice regionale americana Ann Markusen ha centrato la questione in un suo articolo del 1996, asserendo la necessità delle regioni di trasformarsi in “sticky places in slippery space” cioè “in punti appiccicosi in un paesaggio scivoloso”: le regioni forti devono diventare punti fissi dove possa insediarsi lo sviluppo nel quadro di dinamici flussi di capitale globali.

La pianificazione del territorio crea ubicazioni interessanti

Con la crescente divisione del lavoro a livello nazionale e globale aumenta la differenziazione in spazi funzionali e reti urbane. Di conseguenza, la raggiungibilità di città e regioni diventa un criterio centrale della competitività. Inoltre, nella nostra economia, il mutamento strutturale settoriale ha effetti importanti sullo sviluppo e la pianificazione del territorio. L’importanza sempre maggiore del settore terziario e il potenziamento delle industrie basate sulle conoscenze e orientate ai servi-

zi si manifesta in diversi modi a livello spaziale. Tre esempi:

- industrie che un tempo dipendevano dalle risorse e dalle ubicazioni, specialmente nelle zone rurali, si ridimensionano o sono già scomparse. Le zone periferiche corrono così il pericolo di perdere la coincidenza con l’economia;
- il mutamento crea esuberanti di forza lavoro e rafforza le differenze regionali;
- i nuovi settori hanno esigenze diverse, in parte nuove o mutate riguardo all’ubicazione. Oggi, molte imprese sono, almeno in parte, indipendenti dall’ubicazione, altre invece, ad esempio i fornitori di servizi per le imprese, sono molto concentrate sul territorio.

Questi processi hanno mutato l’importanza dei fattori di localizzazione. Aspetti soft come la qualità della vita, paesaggi naturali e rurali intatti, offerte culturali e la sicurezza assumono un crescente rilievo. In questo contesto, lo sviluppo territoriale non va frainteso quale intervento eccessivamente invasivo da parte dell’ente pubblico. Andrebbe invece visto come un partner necessario per la sistemazione ottimale delle ubicazioni. In linea di principio vale: l’economia odierna basata sulle conoscenze e orientata ai servizi approfitta della concentrazione spaziale nelle aree metropolitane. Gli obiettivi dello sviluppo e della pianificazione del territorio, come ad esempio lo sviluppo centripeto degli insediamenti, la densificazione e la metropolizzazione sostengono e alimentano questi processi. D’altro canto, però, ne consegue un rafforzamento delle disparità spaziali.

È necessario un riequilibrio regionale

Si pone la questione di quali siano le prestazioni dello sviluppo e della pianificazione del territorio a favore dell’economia e del benessere generale. Lo sviluppo e la pianificazione del territorio coordinano le esigenze di utilizza-

zione pubbliche e private del territorio. A loro sono attribuite quattro funzioni: ordine, sviluppo, protezione e riequilibrio. Grazie a queste funzioni, lo sviluppo e la pianificazione creano condizioni quadro chiare e una stabilità di rapporti che agevolano l'attività economica. Inoltre cercano di assicurare un rapporto equilibrato tra l'utilizzazione privata del suolo, un bene non riproducibile, e le esigenze della società e dell'ambiente. A questi obiettivi e funzioni si contrappone però la dinamica economica reale: a livello di regione, la crescita e il potenziale economico non sono mai equamente distribuiti. Il mutamento strutturale rafforza ulteriormente queste disparità. Ciò considerato, appare quindi chiaro che non è possibile lasciare lo sviluppo territoriale unicamente nelle mani del mercato. Proprio a motivo del crescente divario tra la periferia e i centri, lo sviluppo territoriale deve creare strumenti atti a stabilire una ripartizione equa a livello regionale.

Incentrare la pianificazione sullo sviluppo di ubicazioni ben urbanizzate

Come sono cambiate le esigenze dell'economia e della società riguardo allo sviluppo territoriale in considerazione del mutamento economico, demografico e culturale in atto? Oggi è richiesta una pianificazione proattiva e orientata al futuro. Questo tipo di pianificazione positiva non mira al classico obiettivo della disponibilità di superficie, ma è incentrata sullo sviluppo strategico ulteriore di ubicazioni ben urbanizzate. A titolo d'esempio sia citata la strategia di ordinamento territoriale del Cantone Berna che si concentra sui poli di sviluppo per i servizi e per le utilizzazioni industriali, artigianali e commerciali. Questa pianificazione strategica orientata al futuro manda segnali positivi al mondo economico e permette il coordinamento delle politiche d'ordinamento del terri-

torio, dei trasporti, della politica economica e ambientale.

Una nuova armonizzazione regionale

La mutata struttura economica nelle città e nelle regioni influisce anche sulle esigenze d'utilizzazione del territorio. Nel corso degli ultimi anni, le esigenze relative alla qualità del territorio sono aumentate. La disponibilità quantitativa di superficie non basta più. Si tratta invece di far fronte in modo adeguato alle esigenze della moderna società della conoscenza anche nel modo in cui si organizza lo spazio. Dato che oggi il mutamento economico avviene molto più in fretta e spesso anche in modo imprevedibile e che la società cambia con grande dinamismo, lo sviluppo territoriale deve predisporre procedimenti di pianificazione prevedibili e intelleggibili che permettano la realizzazione di progetti di costruzione in tempi più brevi rispetto a quelli attuali. Dato che funzioni come abitare, lavorare e tempo libero vengono sempre più separate nel tempo e nello spazio, le politiche settoriali ad incidenza territoriale devono essere maggiormente coordinate. Lo sviluppo di spazi funzionali transcomunali presuppone una visione regionale. Anche gli sviluppi devono quindi essere coor-

dinati a livello regionale: sono necessarie nuove forme di armonizzazione, coordinamento e pianificazione regionale. In tale contesto non vanno perse di vista le esigenze delle regioni periferiche rurali: il potenziale intrinseco di questo territorio deve essere valorizzato dal punto di vista economico, senza mettere in pericolo le caratteristiche paesaggistiche. Queste esigenze possono essere attese solo se l'economia sarà maggiormente integrata nei processi di pianificazione e il dialogo tra gli attori privati e pubblici sarà migliorato.

(traduzione)



Heike Mayer, 1973, è dal 2009 professoressa di geografia economica e ricerca regionale all'Istituto geografico dell'Università di Berna. Dapprima è stata docente di pianificazione urbana e regionale e condirettrice del Metropolitan Institute presso la Virginia Tech University, negli Stati Uniti. I suoi interessi di ricerca concernono lo sviluppo regionale e urbano e gli aspetti geografici di processi innovativi e alla fondazione di imprese. È autrice del libro «Kleinstädte und Nachhaltigkeit. Konzepte für Wirtschaft, Umwelt und soziales Leben» (con Paul L. Knox). Questo articolo è stato scritto in collaborazione con Jonas Gurtner, studente master presso l'Istituto geografico dell'Università di Berna.



«Lo sviluppo territoriale va inteso anche come sviluppo economico»

• • • • •

Intervista: Pieter Poldervaart

Foto: Henri Leuzinger



L'economia necessita di una buona urbanizzazione, di personale qualificato e della disponibilità di superficie. Altrettanto importanti sono uno spazio residenziale confortevole e una chiara pratica d'azzonamento, sostiene Martin Dätwyler, direttore per la politica economica della Camera di commercio di Basilea Città e Campagna. Egli spiega quali sono i fattori centrali per l'economia e come le autorità possono contribuire a rendere più interessanti le condizioni quadro.

Martin Dätwyler, 1969, ha studiato geografia ed ha frequentato uno studio postdiploma in economia aziendale. Dopo alcuni anni in un ufficio di pianificazione ha lavorato presso l'Ufficio federale dei trasporti prima di passare alla Camera di commercio di Basilea Città e Campagna dove rappresenta, quale direttore per la politica economica e membro di direzione, gli interessi delle imprese nei confronti della politica, delle autorità e dell'opinione pubblica. È membro di gruppi di lavoro pilota come ad esempio per lo sviluppo urbanistico del porto o dell'area del Dreispitz e siede in diversi consigli amministrativi.

Il termine economia ha un significato diverso per ognuno. Quale economia rappresenta la Camera di commercio di Basilea Città e Campagna?

I nostri membri fanno parte dell'economia non artigianale, ossia del settore dei servizi, del commercio e dell'industria. Vi troviamo rappresentate tutte le dimensioni, dall'azienda a conduzione singola fino alla multinazionale di Life Sciences. Siamo quindi un ottimo specchio del mondo economico svizzero. Naturalmente per noi è prioritario il successo delle imprese, ma consideriamo anche la situazione generale perché l'economia è integrata nella società e nell'ambiente.

Le grandi imprese farmaceutiche e le PMI hanno le stesse esigenze?

Sotto molti punti di vista sì: le condizioni infrastrutturali sono importanti per tutti, così pure le tasse e le imposte, la sicurezza nella pianificazione e la semplicità nelle procedure di rilascio dei permessi. Sono soprattutto i due settori principali dell'economia basilese, la logistica e le Life Sciences ad avere necessità particolari. Devono avere accesso a personale qualificato ed essere vicine alle scuole universitarie per assicurare il trasferimento di know how.

Quest'ultimo aspetto concerne anche la logistica?

Assolutamente. La logistica necessita di conoscenze specifiche. La Svizzera nordoccidentale è ben equipaggiata al proposito. Può reclutare le nuove leve tra le proprie fila dato che quasi la metà degli specialisti in spedizione svolge la sua formazione nella regione.

La globalizzazione trasforma imprese tradizionali in nomadi dell'economia che si trasferiscono non appena vengono meno i vantaggi d'ubicazione. Un tema anche per Basilea?

Che si tratti di un'impresa farmaceutica o di una singola piccola azienda, possono sempre sorgere problemi, ad esempio in relazione a un piano d'utilizzazione. Ma non è un motivo per un trasferimento. Prima si cerca di appianare le divergenze; d'altronde, il legame con la regione è forte. Ma è chiaro: il commitment ha i suoi limiti. Se le condizioni quadro non sono più adeguate anche le imprese presenti da anni nella regione si trasferiscono altrove.

Ad esempio?

La ditta Häring, costruzioni in legno, ha da poco lasciato Pratteln per trasferirsi ad Eiken, nel Canton Argovia, dove il terreno edificabile è meno costoso.

L'autorità comunale era latitante?

Non conosco i dettagli. In generale il Comune e il Cantone devono però chiedersi cosa è andato storto? Entrambi devono essere pronti ad affrontare queste situazioni e svolgere una politica del suolo attiva.

Per quanto riguarda i prezzi dei terreni a livello regionale è soprattutto l'Alsazia a trarre vantaggi.

È vero, ma raramente il solo prezzo al metro quadro è un fattore decisivo. La qualità dell'ubicazione dipende anche da altri fattori. Per fortuna la Svizzera e la nostra regione hanno diversi assi nella manica, altrimenti moltissime imprese avrebbero già varcato i confini.

Quali assi nella manica intende?

Per le imprese, la Svizzera è generalmente vantaggiosa dal punto di vista fiscale, del diritto del lavoro e del personale qualificato. La nostra regione vanta inoltre una situazione dei trasporti ottimale e un tocco di globalità che i due settori principali le conferiscono. Questo, a sua volta, attira altre imprese che approfittano delle catene di valore aggiunto dei settori guida. Infine,

è importante anche l'offerta culturale, residenziale e di formazione perché lavoratori qualificati decidano di vivere da noi con le loro famiglie, in particolare famiglie straniere nel settore Life Sciences.

Eppure, come ha dimostrato Novartis poco tempo fa, nonostante questo asserito legame con la regione, posti di lavoro altamente qualificati vengono trasferiti all'estero. La fedeltà ha vita breve?

Nessuna impresa prende una simile decisione con leggerezza. Un trasferimento avviene spesso parallelamente alla conquista di nuovi mercati o all'ottimizzazione della rete d'ubicazione globale. Si lancia l'esportazione in una nuova regione del mondo e si ragiona sulla possibilità di stabilirvi un secondo centro di produzione. Oggi questo è più semplice di vent'anni fa.

Come può la pianificazione del territorio contrastare questa tendenza al trasferimento?

La politica deve decidere quali tipi di produzione e in generale quali attività economiche hanno un futuro e creare le premesse necessarie a livello di pianificazione del territorio.

Non sarebbe meglio lasciare questa decisione ai mercati globali?

La decisione di principio di delimitare spazio per l'abitazione, il tempo libero o per certi rami dell'economia con le loro necessità spaziali specifiche è prima di tutto di natura politica. In una situazione ideale ha luogo dapprima un processo di formazione dell'opinione con il mondo economico. Quale impresa risulterà avvantaggiata sarà naturalmente il mercato a deciderlo. La sostituzione di zone industriali e artigianali con zone ad utilizzazione mista è però problematica.

Perché?

I conflitti nelle zone miste di grandi dimensioni sono praticamente programmati. Le utilizzazioni con una forte affluenza, residenziali o culturali sono semplicemente incompatibili con utilizzazioni come la movimentazione di merci pericolose nelle immediate vicinanze o attività artigianali molto rumorose. Un secondo problema sono i costi. Se in un'utilizzazione mista si permette un uso residenziale, la piccola attività artigianale non ha alcuna possibilità di pagare i costi crescenti al metro quadro.

Con quali conseguenze?

L'azienda ripiega sulla zona verde accelerando così l'edificazione dispersiva, fenomeno che vorremmo evitare.

Per quanto riguarda il cambiamento d'utilizzazione dell'area del Dreispitz a Basilea, la Camera di commercio all'inizio era molto scettica, per quale motivo?

In effetti, l'azonamento originale non ci garbava affatto. Le condizioni quadro non erano adatte a offrire ai singoli settori uno sviluppo privo di conflitti. La creazione di spazio abitativo interessa anche noi. Ma questa utilizzazione va concentrata, non mischiata. Dopo il nostro intervento, le utilizzazioni sono state distinte, quindi in linea di principio sosteniamo questa trasformazione purché le disposizioni d'esecuzione a livello di piano d'utilizzazione non tolgano alle imprese nelle aree di lavoro tutto il potenziale di sviluppo, congelando lo stato attuale.

Ma può succedere che chi pratica un azonamento differenziato lo debba modificare dopo poco tempo perché le necessità sono mutate: un procedimento complicato.

La faccenda non è così drammatica. L'ente pubblico potrebbe però fare di più, praticando una politica fondiaria attiva: se il Cantone compra piccole

particelle adiacenti, le arrotonda e le rivende celermente ad un forte investitore, è possibile rimettere in gioco celermente una superficie. Infatti, in futuro, la domanda di aree complete, utilizzate in modo differenziato, ma sviluppate complessivamente, crescerà.

È una bella visione. Oggi però ogni Comune decide da sé.

Proprio per questo non dobbiamo incaponirci a livello comunale. Piuttosto, dobbiamo sviluppare un'ottica almeno regionale al fine di stabilire spazi funzionali. Infatti, non ogni area è adatta a tutte le utilizzazioni. Attualmente, la Camera di commercio è impegnata nell'analisi di queste grandi aree e nella definizione delle relative esigenze economiche dal punto di vista regionale.

È possibile, così facendo, trovare nuove superfici anche per la poco amata logistica?

Lo speriamo. In effetti i fornitori di servizi vengono accolti a braccia aperte mentre i centri commerciali specializzati e le imprese logistiche sono malvisti. Ma a livello di economia regionale non è possibile escludere questi settori. Ripongo le mie speranze nei piani direttori della prossima generazione che stabiliscono le esigenze da un punto di vista sovraregionale. Una richiesta della nostra iniziativa "Logistik-Cluster Region Basel" è quindi che si preveda un piano regionale logistica o almeno una scheda di coordinamento logistica nel piano direttore. I primi approcci in tal senso esistono già nel programma d'agglomerato di Basilea.

Anche a livello nazionale si era prevista la creazione di cosiddette zone di posti di lavoro. Un buon intento?

Quando tutti i Cantoni svolgeranno correttamente le loro pianificazioni direttrici, sarà chiaro anche per la Con-



federazione dove sono localizzate le grandi superfici. Dubito che la Confederazione sarà poi in grado di mettere mano a queste grandi aree, il federalismo è ancora dominante.

Dove esattamente l'economia vorrebbe una maggiore attenzione da parte della pianificazione del territorio?

Lo sviluppo territoriale va inteso anche come sviluppo economico. Le esigenze dell'economia devono quindi essere prese in considerazione precocemente. Nello sviluppo delle aree, invece, succede ancora sovente che l'amministrazione elabori un progetto eccellente dal punto di vista qualitativo, ma si interessi delle esigenze dell'economia solo nel quadro della procedura di consultazione. Siamo allora chiamati a esprimerci con argomenti fondati in un brevissimo lasso di tempo. Una bella pretesa. Sarebbe più vantaggioso discutere precocemente, in modo infor-



male, con i formatori d'opinione invece di correggere dopo, con relativo onere, le pianificazioni.

Suona un po' di favoritismo...

...nient'affatto. Si tratta di un brainstorming, uno scambio aperto di esigenze e di idee. La pianificazione non è un'attività fine a se stessa di una qualche autorità. Deve adempiere le necessità di chi alla fine lavorerà o abiterà nell'area da sviluppare.

Nel quotidiano, funziona quest'intesa informale?

Purtroppo troppo raramente. Prendiamo ad esempio la sistemazione dei porti fluviali a Basilea. Le autorità hanno pianificato lo sviluppo urbanistico, hanno commissionato progetti e hanno informato l'opinione pubblica. Ma dell'economia portuale e delle sue necessità non si è occupato nessuno. Ci siamo difesi e siamo stati ascoltati. Og-

gi, lo sviluppo urbano e quello portuale, quindi lo sviluppo sociale e quello economico, si svolgono di pari passo, così come sarebbe dovuto essere fin dall'inizio.

Come si potrebbero evitare questi incidenti?

Forse sarebbe utile una guida che illustri alle autorità e al mondo economico come affrontare la pianificazione di una nuova localizzazione o la trasformazione di un'area. Forse servirebbe ad evitare reticenze e pregiudizi.

E se tutto non servisse a niente come nel Laufental?

In effetti, sono anni che a Zwingen giace abbandonata un'area industriale dismessa. E niente si muove. Se un'area resta inutilizzata per un paio d'anni, diventa molto difficile far rivivere la superficie. Anche noi non possiamo fare molto. La Camera di commercio aveva

proposto l'idea di costruire una centrale di gassificazione a legna, abbiamo anche partecipato a uno studio di fattibilità. Ma finora non abbiamo avuto successo. In generale, il nostro interesse va a quelle aree che si trovano in un processo di trasformazione o che sono sottoutilizzate. Questo è anche l'approccio del programma d'agglomerato della Confederazione.

Nel cambiare l'utilizzazione di un'area, si potrebbe puntare maggiormente sulla Public Private Partnership.

In effetti è già così. Ad esempio, all'iniziativa «Logistik-Cluster Region Basel», oltre all'economia, partecipano anche i due Cantoni. Il ramo della logistica, con 23'000 posti di lavoro e 900 imprese presenti nella regione deve potersi sviluppare ulteriormente. Inoltre, vorremmo correggere l'immagine negativa del settore. Sullo sfondo di queste argomentazioni speriamo che si sia anche disposti a tematizzare la questione delle superfici necessarie alla logistica.

La logistica necessita di superfici: una merce rara.

Giusto. Tutte le superfici per uso commerciale sono limitate e sotto pressione. Per questo motivo sosteniamo anche una densificazione e insieme ad altri partecipanti alla procedura di consultazione abbiamo chiesto un concetto relativo all'edificazione in altezza nel quadro del piano direttore di Basilea città. La densificazione è possibile anche in edifici di cinque o dieci piani: è un potenziale che a Basilea andrebbe sfruttato con maggior decisione. Questo creerebbe prima di tutto ulteriore spazio abitabile, ma farebbe diminuire la pressione sulle superfici richieste anche dall'industria, dal commercio e dall'artigianato.

Con quale urgenza i vostri membri desiderano ingrandirsi?



Secondo una regola empirica, un'impresa dovrebbe disporre di una riserva di terreno del 50 per cento. La nostra inchiesta del 2008 è giunta alla conclusione che già nel 2015 le riserve saranno esaurite. Non voglio qui sostenere la necessità di tesaurizzare più terreno possibile, ma il coraggio di eseguire azionamenti mirati ulteriori di superfici commerciali e residenziali.

Maggiore densità significa anche un rendimento superiore. La tassa sul maggior valore che ha una lunga tradizione nel Cantone di Basilea Città è sempre più contestata dalle cerchie commerciali. È uno strumento che ha ormai fatto il suo tempo?

Non sono di per sé contrario a questa imposta, ma il suo attuale ammontare ostacola la densificazione a Basilea. Infatti, se un investitore deve rimettere allo Stato una parte eccessiva del suo rendimento supplementare, piuttosto rinuncia e la densificazione non avanza. Si potrebbe addirittura applicare lo strumento al contrario: perché non offrire un impulso ad un investitore alleggerendo le imposte così che sia motivato a densificare?

Cosa pensa degli accordi contrattuali per cui un'impresa potrebbe compensare un maggiore grado di sfruttamento costruendo ad esempio un asilo infantile locale?

La costruzione di infrastrutture pubbliche fa parte dei compiti dello Stato. Questi accordi sono complicati e possono diventare ingestibili. Personalmente preferisco condizioni quadro chiare e intelleggibili: stimoli anziché doveri...

...ad esempio?

Prendiamo l'imposta sul trapasso di proprietà che spesso è vista come un ostacolo negli arrotondamenti patrimoniali. Questa imposta è davvero sempre necessaria? E sempre con lo stesso ammontare? Forse si potrebbe creare uno stimolo proprio in questo contesto.

Per mobilitare il terreno edificabile, spesso si discute anche di scambio di terreni.

Sono molto scettico sul fatto che questo tipo di borse possa effettivamente funzionare. Di solito, alla fine la superficie si trova comunque nel posto sba-

gliato. Sarebbe meglio se si semplificassero gli strumenti dati e venissero orientati maggiormente in funzione dell'incentivazione. Del resto si occupa il mercato.

Quali evoluzioni si aspetta a medio termine per quanto concerne lo sviluppo territoriale nella regione?

Nei due Cantoni di Basilea si assisterà ad un'ulteriore densificazione lungo i due assi principali dei trasporti, i Comuni continueranno ad agglomerarsi. Anche subcentri come Liestal e Laufen si svilupperanno ulteriormente. In tal senso, condivido il pronostico del programma d'agglomerato di Basilea che prevede uno sviluppo lungo i corridoi. Infatti, anche l'industria cerca superfici di qualità lungo gli assi di trasporto. Un'altra tendenza è la definizione di poli di sviluppo. Questo tipo di concentrazione semplifica la considerazione delle esigenze dai settori trainanti. Infine, ci saranno nuove dezonizzazioni, ma anche una maggiore collaborazione transfrontaliera.

Questo basta a mantenere la produzione nella regione, o alla fine a Basilea resterà solo la ricerca?

Ricerca e polo produttivo devono essere mantenuti insieme. Altrimenti sarà solo una questione di tempo fino a che anche la ricerca e l'amministrazione seguano la produzione all'estero. La Svizzera si concentrerà però sempre più su prodotti ad alto valore aggiunto e nicchie settoriali. Poco tempo fa, ad esempio, la ABB ha iniziato la produzione nel porto di Birsfelden di enormi macchine in pietra. A quanto pare la regione di Basilea, con il suo accesso fluviale diretto alle vie globali di trasporto, è più adatta della localizzazione precedente in Spagna. Questo fa ben sperare.

(traduzione)

La valutazione della sostenibilità illustra l'effetto della revisione della legge sulla pianificazione del territorio

• • • • •

Felix Walter
felix.walter@ecoplan.ch
Hans-Jakob Boesch
hans-jakob.boesch@ecoplan.ch



Quale sarebbe l'effetto della revisione parziale della legge sulla pianificazione del territorio per quanto concerne le tre dimensioni della sostenibilità?

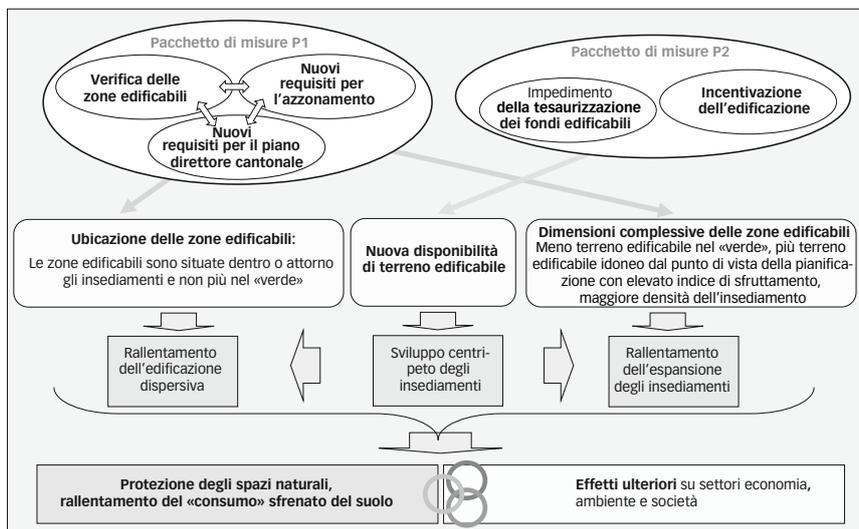
A queste domande risponde una valutazione della sostenibilità (VSost) commissionata dall'ARE presso l'Istituto di ricerca e consulenza EcoPlan.

La revisione della legge sulla pianificazione del territorio (LPT) è stata lanciata come controprogetto indiretto all'Iniziativa per il paesaggio e prevede, secondo il messaggio del Consiglio federale del gennaio 2010, le seguenti misure:

- requisiti più severi in materia d'azzonamenti, tra cui la dimostrazione del fabbisogno a livello sovracomunale che tenga conto delle riserve di utilizzazione esistenti;
- una verifica delle zone edificabili, inclusa la moratoria degli azzonamenti qualora la pianificazione delle zone non fosse adattata entro una data scadenza al diritto federale;
- nuovi requisiti per i piani direttori: esse comprendono tra l'altro la definizione delle dimensioni e dell'ubicazione dell'insediamento, una coordinazione regionale degli ampliamenti degli insediamenti così come un suo sviluppo urbano centripeto di qualità e il rafforzamento del suo rinnovamento.
- l'incentivazione dell'edificabilità, ad esempio tramite una ricomposizione particellare, del terreno edificabile;
- un obbligo di costruire entro un determinato termine come misura contro la tesaurizzazione dei terreni edificabili.

Questo catalogo di misure provoca diversi cambiamenti di comportamento. I relativi meccanismi di base possono essere descritti nella valutazione della sostenibilità (cfr. grafico 1).

Le prime tre misure del primo pacchetto di misure (PM1) migliorano tendenzialmente la situazione delle zone edificabili; le zone edificabili inadeguate dal punto di vista della pianificazione perché situate "nel verde", saranno soggette più frequentemente a recesso d'azzonamento. I nuovi azzonamenti saranno possibili solo in ubicazioni idonee dal punto di vista della pianificazione del territorio. Questo argina l'espansione disordinata degli insediamenti. Parallelamente si riduce la dimensione complessiva delle zone edificabili. La maggiore utilizzazione delle ubicazioni più idonee dal punto di



Fonte: Ecoplan (2009), Nachhaltigkeitsbeurteilung (NHB) und Regulierungsfolgenabschätzung (RFA) zur Revision des Raumplanungsgesetzes

Figura 1: Catalogo di misure

vista della pianificazione del territorio, incrementa la densità dell'insediamento. Ciò riduce il consumo pro capite di suolo, la crescita della superficie dell'insediamento si ridimensiona.

L'obiettivo del secondo pacchetto (PM2) è l'effettiva edificazione del terreno edificabile esistente tramite ricomposizioni particellari o l'obbligo di edificazione. In tal modo le zone edificabili disponibili e che resterebbero altrimenti inutilizzate sono effettivamente messe a disposizione dello sviluppo degli insediamenti. Di conseguenza diminuisce la pressione a nuovi azzonamenti, il che non frena solo la crescita dell'insediamento, ma pure l'edificazione dispersiva.

Effetti positivi nonostante i conflitti di obiettivi

Il nuovo atteggiamento verso l'utilizzazione del suolo indotto dalla revisione della LPT, ha un effetto prevalentemente positivo anche per l'economia: grazie al maggiore sviluppo degli insediamenti nei centri e attorno ai centri esistenti, le imprese si possono maggiormente concentrare dal punto di vista geografico e conseguire co-

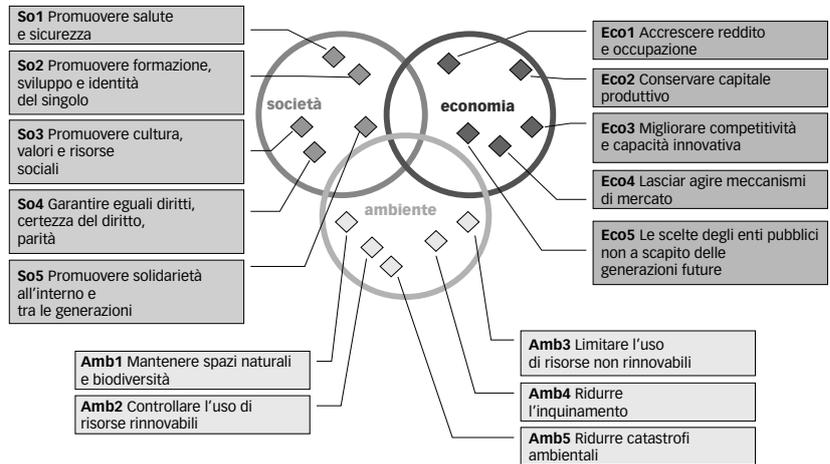
si migliori effetti di scala. Inoltre, approfittano della prossimità ai mercati di vendita. Questo migliora l'attrattiva di localizzazione e la competitività dei centri svizzeri e contribuisce ad elevare la crescita economica. Inoltre non è prevedibile una diminuzione dell'attività edilizia. La revisione della LPT, infatti, non blocca lo sviluppo insediativo ma lo orienta verso l'interno.

A sua volta, l'ente pubblico trae vantaggio da un'utilizzazione più efficiente dell'infrastruttura e da un maggiore gettito fiscale. In sede d'esecuzione, specialmente nella fase iniziale, in seguito ai più frequenti recessi di azzonamento, possono però sorgere dei costi amministrativi ulteriori.

Per quanto riguarda la dimensione sociale, positivo è il mantenimento di superfici libere e di paesaggi rurali intatti a beneficio delle generazioni future. La certezza del diritto invece potrebbe essere oggetto di valutazioni critiche fintanto che non saranno stabilite disposizioni chiare, ad esempio a livello di obbligo di edificazione e di indennizzo in caso di deazzonamento.

Dal punto di vista ambientale, la revisione rappresenta un miglioramento perché l'ambiente naturale risulta meglio protetto. Invariato resta però

il meccanismo di base, per cui l'orientamento dello sviluppo territoriale si basa ancora su fabbisogno insediativo previsto per il prossimo quindicennio. Questo meccanismo comporta un conflitto d'obiettivi tra gli aspetti economici ed ecologici della sostenibilità. Infatti, sostanzialmente lo sviluppo insediativo non viene limitato, talché il suolo, risorsa non rinnovabile, continua irrimediabilmente a ridursi. La valutazione della sostenibilità ha evidenziato altresì numerose insicurezze riguardo agli effetti previsti e sottolineato l'importanza di un'applicazione conseguente della legge.



Fonte: Ecoplan (2009), Nachhaltigkeitsbeurteilung (NHB) und Regulierungsfolgenabschätzung (RFA) zur Revision des Raumplanungsgesetzes.

La valutazione della sostenibilità permette decisioni fondate

Chiaramente, la legislazione e la sua preparazione restano un processo fortemente caratterizzato dai diversi interessi e dalle forze politiche. La VSost ha però rafforzato le conoscenze relative agli effetti e ai loro contesti e soprattutto ha mostrato che solo un pacchetto complessivo attuato con coerenza può raggiungere gli effetti voluti. Sarebbero auspicabili accertamenti più approfonditi, ma già una valutazione di massima basata sulla VSost contribuisce ad un dibattito più oggettivo e permette di presentare in modo più fondato nel messaggio gli effetti della revisione.

(traduzione)



Felix Walter, 1963, ha studiato economia politica, economia aziendale e diritto pubblico all'Università di Berna. Nel 1988 ha contribuito alla fondazione dell'Istituto di ricerca e consulenza Ecoplan e da allora ne è socio. È attivo soprattutto nei settori della politica economica e dei trasporti nonché della politica ed economia ambientale.

La valutazione della sostenibilità

L'obiettivo della valutazione della sostenibilità (VSost) è di valutare e ottimizzare i progetti della Confederazione secondo i parametri dello sviluppo sostenibile. La VSost dovrebbe indicare il più presto possibile:

- quale potrebbe essere l'impatto di un dato progetto nei tre ambiti dello sviluppo sostenibile (economia, ambiente, società),
- la ripartizione degli effetti positivi e negativi fra i tre ambiti,
- se vi sono divergenze fra i tre ambiti e/o con gli scopi principali del progetto per quanto concerne gli obiettivi che si desidera perseguire,
- come è possibile migliorare la sostenibilità del progetto.

Nel 2010, Ecoplan ha curato, su commissione dell'ARE, la stesura della pubblicazione «Valutazione della sostenibilità: guida pratica per i servizi federali ed altri interessati» con l'accluso strumento Excel. La procedura prevede nove tappe di lavoro. La valutazione si basa sui 15 criteri di sostenibilità già definiti dal Consiglio federale (cfr. grafico 2). La VSost qui presentata è stata eseguita, per i ristretti limiti di tempo, come valutazione di massima e si basa conoscenze d'esperti e su un'analisi della letteratura.



Hans-Jacob Boesch, 1979, ha studiato scienze politiche, economia politica e diritto pubblico alle Università di Zurigo ed Exeter (GB) conseguendo il dottorato nel 2011 in scienze politiche. Dall'inizio del 2007 è consulente presso Ecoplan ed ha diretto diversi progetti nei settori sostenibilità e pianificazione del territorio.

I modelli integrati dei trasporti e dell'utilizzazione del territorio migliorano la valutazione dei progetti relativi all'infrastruttura dei trasporti

• • • • •

Christof Zöllig
christof.zoellig@ivt.baug.ethz.ch
Kay W. Axhausen
axhausen@ivt.baug.ethz.ch



Trasporto merci combinato
Terminal per container
a Frenkendorf, BL (2011)

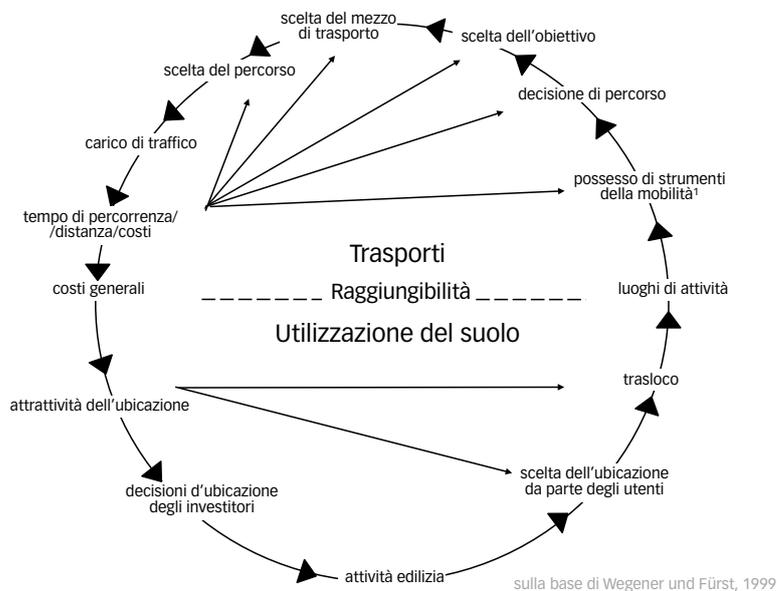
Una pianificazione dei trasporti e del territorio che impiega modelli integrati dei trasporti e dell'utilizzazione del territorio offre molti vantaggi, in particolare una valutazione adeguata delle diverse opzioni d'in-

tervento. La valutazione della redditività così effettuata, infatti, considera l'interazione tra il sistema dei trasporti e l'utilizzazione del territorio.

L'utilità è un concetto centrale in economia per comprendere le decisioni strategiche. In relazione all'utilità nei progetti relativi all'infrastruttura dei trasporti è importante considerare decisioni strategiche a lungo termine e processi di lungo periodo. Nell'ambito dello sviluppo territoriale si tratta, ad esempio, di decisioni di privati e di aziende relative all'ubicazione e di processi impliciti alla costruzione di appartamenti e uffici o all'ambiente. Se si visualizzano questi fattori in un cosiddetto ciclo causa-effetti, la metà superiore conterrà le determinanti dei trasporti e la metà inferiore quelle dell'utilizzazione delle superfici. I processi ambientali sono ritenuti fattori esterni, senza che ne venga sminuita l'importanza.

Centrale è il concetto dei cosiddetti luoghi di attività che richiede un breve chiarimento: la mobilità è una conseguenza della specializzazione della società che necessita luoghi diversi per attività come abitare o lavorare dato che un'utilizzazione multipla dello stesso luogo spesso non è possibile. Di conseguenza, le persone devono spostarsi per poter svolgere attività diverse. Questa mobilità spaziale richiede decisioni come la scelta del percorso, la destinazione, il mezzo di trasporto, l'orario, gli strumenti della mobilità e dovrebbe svolgersi secondo condizioni il più possibile favorevoli. Gli strumenti di mobilità più importanti sono la patente di guida, la disponibilità o il possesso di un'automobile, il possesso di un abbonamento generale, a metà prezzo o regionale mensile o annuale per i mezzi pubblici. Nell'analisi delle decisioni legate alla mobilità è importante considerare l'effetto retroattivo delle correnti di traffico attuali sulle decisioni future. Infatti, è possibile che chi si ritrova spesso incolonnato con l'automobile decida di conseguenza di usare i mezzi pubblici (cf. grafico 1)

I costi generalizzati della mobilità spaziale, cioè la somma ponderata di tempo e costi, hanno un'influenza diretta



sulla base di Wegener und Fürst, 1999

¹ Gli strumenti della mobilità sono permessi di guida, disponibilità o possesso di un'automobile, possesso di abbonamenti generali, a metà prezzo, locali regionali, annuali, mensili o settimanali.

Grafico 1: «Circolo d'interazioni»

sull'attrattiva dell'ubicazione. Più un dato luogo è ben urbanizzato più sono vicini e numerosi gli obiettivi utili potenzialmente raggiungibili. Tradotto in termini economici questo significa: a parità di budget, il paniere dei beni di consumo acquistabile cresce più la mobilità spaziale è vantaggiosa.

Il calcolo della raggiungibilità

Una dimensione importante per calcolare il potenziale d'ubicazione di un dato luogo è la sua raggiungibilità. Essa può essere calcolata in diversi modi. Segue la formula più conosciuta, detta formula del potenziale:

$$E = \sum_j X_j e^{-\beta k_j}$$

La raggiungibilità R è calcolata come somma di tutte le alternative x_j considerate ponderate in funzione della mobilità spaziale. Questa formula chiarisce che la raggiungibilità dipende dai

costi di trasporto per raggiungere i luoghi dove le attività possono essere svolte. Secondo la risoluzione spaziale usata, è necessario dare un peso alle differenti alternative (le singole j), per esempio usando il numero dei posti di lavoro. La dimensione considera in ugual modo l'utilizzazione del territorio e il sistema dei trasporti. Le possibili variazioni risultano dalla considerazione di alternative rispettivamente di possibilità e dal calcolo dei costi generalizzati.

Se ad esempio in un primo approccio per i costi di trasporto sovente si utilizzano le distanze euclidee, quindi la distanza evidente, i tempi di percorrenza reali dettati dalla rete viaria, permettono di rilevare la qualità dell'infrastruttura. Inoltre, è possibile considerare la percezione soggettiva inserendo alternative diverse, ponderazioni e costi legati alla mobilità spaziale. Questo è particolarmente importante perchè molte dimensioni significative come ad esempio la raggiungibilità del posto di lavoro, dipendono dalla situazione della singola persona.

Anche un oggetto edificato può generare domanda

L'attrattiva di un'ubicazione, in particolare in relazione al sistema dei trasporti, può essere espressa tramite la raggiungibilità. La raggiungibilità influisce quindi direttamente sulle decisioni relative all'ubicazione. Migliore è la raggiungibilità di un dato luogo, maggiore sarà la probabilità che un attore decida a suo favore. Questo è stato dimostrato in modo empirico per economie domestiche e imprese svizzere. I modelli di regressione per i prezzi immobiliari provano inoltre che una maggiore raggiungibilità fa salire i prezzi in loco. Ad esempio, nel Cantone di Zurigo, ogni ulteriore minuto di viaggio verso il centro significa una perdita di valore del bene immobile pari al 3,8 per cento. Sono stati dimostrati influenti significativi della raggiungibilità sugli affitti, sia nel mercato degli alloggi che in quello degli uffici.

Questo fa sì che sovente gli investimenti nei sistemi di trasporto, quindi nel miglioramento della raggiungibilità, si traducono in un aumento dei prezzi immobiliari. Questi segnali sono registrati dal mercato immobiliare, così che l'attività di costruzione nelle zone a maggiore domanda aumenta. Implicitamente, si presuppone un mercato orientato alla domanda. D'altra parte è però possibile che la domanda venga generata solo dalla proposta di un corrispondente oggetto edilizio, dato che un appartamento è un'alternativa disponibile solo dopo la sua costruzione.

Queste nuove zone edificate specializzate sono assorbite dagli operatori del mercato, fatto che corrisponde a una nuova localizzazione delle attività. Anche in questo caso va notato che questa redistribuzione ha effetti retroattivi sul sistema dei trasporti dato che i luoghi di attività rappresentano pure l'inizio e la fine dei tragitti percorsi.

La pianificazione integrativa del territorio e dei trasporti

Il fatto che la raggiungibilità dipenda sia dal sistema dei trasporti sia dalla distribuzione sul territorio dei luoghi di attività, ha diverse conseguenze. La necessità di coordinare la pianificazione del territorio e dei trasporti è chiara. Pacchetti di misure adeguate ai due settori dovrebbero essere maggiormente efficaci. In particolare, un modello integrato dei trasporti e dell'utilizzazione del territorio è particolarmente adatto perché permette enunciati quantitativi. In confronto ai modelli dei trasporti finora applicati, i modelli integrati considerano gli effetti retroattivi tra il sistema dei trasporti e l'utilizzazione del territorio e sono quindi in grado di riprodurre le decisioni relative all'ubicazione di diversi tipi di attori.

Uno studio concettuale effettuato per l'ARE ha portato alla conclusione che un modello integrato nazionale dei trasporti e dell'utilizzazione della superficie non è solo realizzabile, ma pure utile. Pertanto, il modello dei tra-

sporti nazionale già in vigore dovrebbe essere completato con la parte relativa all'utilizzazione del territorio. Il modello così ampliato sarebbe non solo più adeguato, ma soprattutto maggiormente utilizzabile nei processi ad incidenza territoriale. Potrebbe fornire risposte alle questioni relative alla concorrenza fiscale o alla detrazione dei costi del pendolarismo. Con questo tipo di modelli integrati è possibile sfruttare in modo più completo i dati statistici disponibili e considerare ulteriori elementi utili. Un modello integrato nazionale dei trasporti e dell'utilizzazione del territorio potrebbe contribuire in modo decisivo ad una migliore valutazione dell'impatto di progetti d'infrastruttura dei trasporti.

(traduzione)



Christof Zöllig, 1981, dottorando all'Istituto per la pianificazione dei trasporti e i sistemi di trasporto (IVT) del Politecnico di Zurigo.



Kay W. Axhausen, 1958, dirige l'Istituto per la pianificazione dei trasporti e i sistemi di trasporto (IVT) del Politecnico di Zurigo.

L'impegno per una politica di trasporto delle merci orientata al futuro

• • • • •

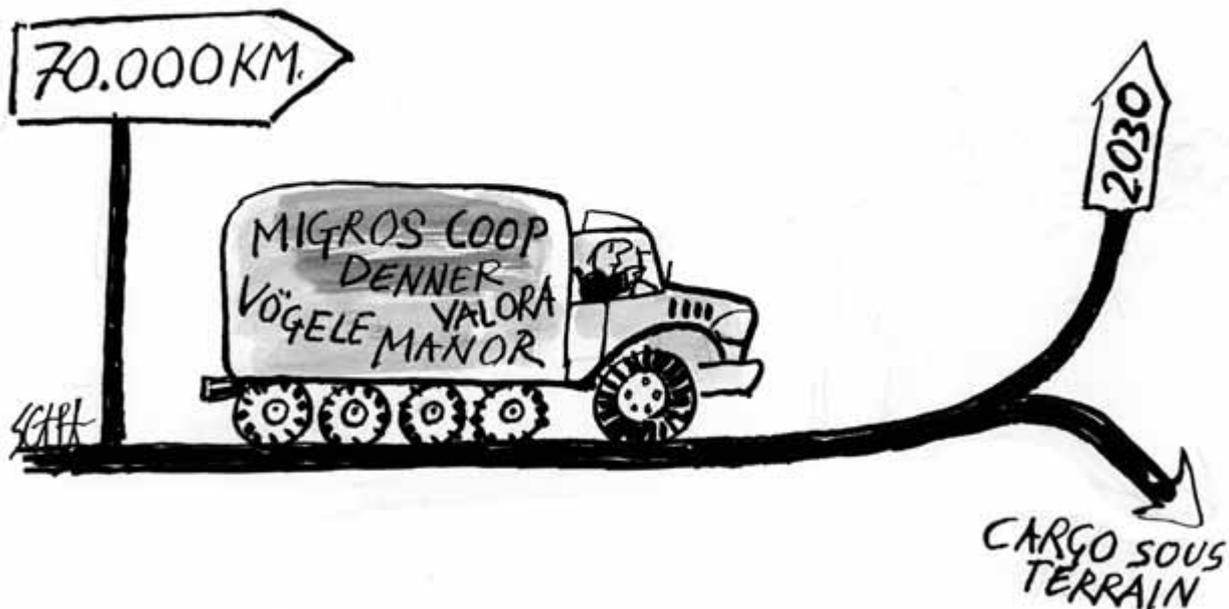
Rainer Deutschmann
rainer.deutschmann@manor.ch

Centro pacchi della
Posta ad Härkingen
(Photo: PostLogistics)



La Comunità d'interessi del commercio al dettaglio svizzero CI CDS e il suo gruppo di lavoro Trasporto merci, rappresentano il gruppo di fruitori di servizi di logistica più

importante in Svizzera. La Comunità si impegna per soluzioni di trasporto promettenti, sostenibili e indipendenti dai vettori di trasporto.



La Svizzera dispone di una delle migliori reti d'infrastrutture al mondo. Questo rappresenta un fattore centrale per la competitività e per l'attrattiva di localizzazione del nostro Paese. L'infrastruttura dei trasporti di maggior rilievo sono i 70'000 chilometri delle nostre strade. Su di esse si svolge l'83 per cento del traffico viaggiatori e il 61 per cento del traffico merci, quest'ultimo calcolato in tonnellate chilometro. Circa il 40 per cento del volume complessivo del traffico trasporti si svolge sui 1790 chilometri di strade nazionali. Parallelamente, la Svizzera dispone di una delle reti ferroviarie più complete e più utilizzate al mondo, per una lunghezza di 5148 chilometri. Con una quota del 17 per cento per il trasporto viaggiatori e del 39 per cento per il trasporto merci, le ferrovie svizzere sono all'avanguardia nella ripartizione modale a livello internazionale. Ma anche i trasporti su rotaia e su strada giungono ai loro limiti: secondo le stime della Confederazione, entro il 2030 il trasporto merci

auzmenterà del 35 per cento su strada e dell'85 per cento su rotaia. Già oggi esistono delle strettoie. Nel 2009, ad esempio, si sono avute 11'829 ore di colonna sulla rete stradale, il 18 per cento in più rispetto al 2008. Motivo principale è la congestione del traffico nell'area metropolitana di Zurigo, dove le ore di coda sulla circonvallazione nord sono raddoppiate rispetto al 2003 e gli incolonnamenti nelle regioni di Basilea, Berna, Losanna e Ginevra. Esistono strettoie anche nella rete ferroviaria in seguito alla ridotta capacità di certi tracciati, essendo per legge prioritario il trasporto viaggiatori rispetto al trasporto merci.

Il finanziamento dev'essere assicurato a lungo termine

Lo sviluppo futuro delle reti infrastrutturali dipende da numerosi fattori. Le spinte provengono dalla crescita demografica ed economica, dal progresso tecnico e dall'integrazione dei mer-

cati europei. I fattori frenanti invece sono, tra l'altro, le limitazioni poste dall'ambiente, dallo spazio e dall'essere umano, l'esauribilità delle materie prime, specialmente dei vettori energetici fossili, e la scarsità delle finanze pubbliche. In base alla situazione esposta sopra e allo sviluppo previsto, la CI CDS, di cui fanno parte Migros, Coop, Vögele, Denner, Valora e Manor, ha formulato la seguente visione:

«Le merci del commercio al dettaglio sono sempre disponibili in Svizzera in modo puntuale, in quantità sufficiente, in ottima qualità e a condizioni competitive e sostenibili».

Per tradurre in realtà questa visione, la CI CDS si impegna a diversi livelli. Vuole mostrare alla popolazione svizzera l'utilità privata ed economica del trasporto merci così da accrescere l'apprezzamento. Desidera inoltre agire affinché gli interessi del trasporto merci non continuino ad essere trascurati a favore del trasporto viaggiatori. La CI CDS si applica inoltre, nel

senso di un principio generale nel trasporto merci svizzero, per la trasparenza dei costi e per il principio di causalità e si impegna con successo affinché sia assicurato il finanziamento pubblico e privato per i progetti sostenibili dell'infrastruttura del trasporto merci.

Organizzazione che pratica la sua politica in modo aperto, costruttivo e soprattutto neutrale a livello di vettori di trasporto, la CI CDS intrattiene contatti con i suoi partner del mondo economico, le associazioni e le autorità federali. Le premesse per un progresso nel dossier dei trasporti sono uno scambio regolare e basato sulla fiducia nonché la collaborazione puntuale con gli Uffici federali competenti per le questioni del trasporto merci, come gli Uffici federali dei trasporti (UFT), delle strade (USTRA) e dello sviluppo territoriale (ARE). Proprio in questo ambito la CI CDS ha avuto una prima opportunità d'esaminare il modello relativo al trasporto merci dell'ARE. Un approfondimento del dialogo sarà sicuramente vantaggioso per entrambe le parti così come un completamento del modello sulla base delle esigenze specifiche del commercio al dettaglio. Dal canto suo, la CI CDS intende acquisire nuove conoscenze relative all'organizzazione futura della rete del traffico merci svizzero. Si attendono inoltre nuove visioni e nuove soluzioni dal pacchetto globale di ricerca sul traffico merci sotto l'egida dell'USTRA a cui la CI CDS contribuisce apportando le esigenze del commercio al dettaglio riguardo all'infrastruttura dei trasporti.

È necessario uno spirito pioniere

L'impegno per un miglioramento dei trasporti e in particolare del trasporto merci non deve restare frammentato. Solo ottimizzazioni integrate nel trasporto viaggiatori così come nel trasporto su strada, su rotaia, aereo, sull'acqua e combinato delle merci, possono far progredire la logisti-

Con Proofit: competitività e profitto sostenibile

Per quanto riguarda la sostenibilità, nel settore delle piccole e medie imprese sovente mancano conoscenze, interrelazioni e talvolta anche una strategia aziendale adeguata. Proofit attiva il know how presente nell'impresa e ispira provvedimenti vantaggiosi dal punto di vista ecologico ed economico. L'Efficheck, uno strumento di autovalutazione, aiuta a stimare il proprio potenziale. L'Infoteca digitale propone più di 400 contributi sul tema della sostenibilità. I testi prendono in esame singoli aspetti e offrono link per informazioni più dettagliate, esempi pratici e istituzioni. Vi è inoltre la possibilità di incontrare personalmente imprenditrici e imprenditori disposti ad illustrare come sono riusciti a lavorare con successo secondo i criteri della sostenibilità: öbu invita regolarmente ad aperitivi Proofit presso le imprese iscritte alla rete.

Proofit è un progetto della rete öbu per un'economia sostenibile in collaborazione con gli Uffici federali dell'energia, dell'ambiente e dello sviluppo territoriale e con il Segretariato di stato dell'economia (SECO).

www.proofit.ch

Sabina Döbeli, doebeli@oebu.ch

www.proofit.ch

ca svizzera. La CI CDS esamina anche nuove possibilità come contributo ad un approccio innovativo e sostenibile. Attualmente, in collaborazione con altre imprese partner, vuole esaminare la possibilità, in futuro, di trasportare una parte dei flussi delle merci sotto la superficie del suolo. Il «Cargo sous terrain», insieme a strada, rotaia, acqua e aria sarebbe un quinto vettore di trasporto e se i risultati degli studi saranno positivi, potrebbe diventare un'importante risposta alla congestione del traffico sulle strade e sulle rotaie, fatto che contribuirebbe a sgravare l'infrastruttura in superficie dei trasporti. Lo studio di progetto «Cargo sous terrain» dovrebbe chiarire gli aspetti commerciali, tecnici, giuridici ed ecologici di una sua realizzazione. Questo approccio orientato al futuro per il trasporto merci gode anche del sostegno dell'Ufficio federale dei trasporti, il cui direttore parteciperà direttamente all'organizzazione del progetto. La CI CDS è convinta che solo con una politica globale dei trasporti e del trasporto merci si sapranno affron-

tare con successo le sfide attuali e future. Sono necessari partenariati solidi tra il mondo politico, gli uffici federali e l'economia e anche una buona dose di spirito pionieristico.

(traduzione)



Rainer Deutschmann, 1963, è direttore della Divisione Supply Chain Management e membro della Direzione di Manor SA. Le sue esperienze professionali concernono la gestione e l'organizzazione aziendale e l'informatica economica.

Le superfici industriali caratterizzano la sostanza immobiliare svizzera

• • • • •

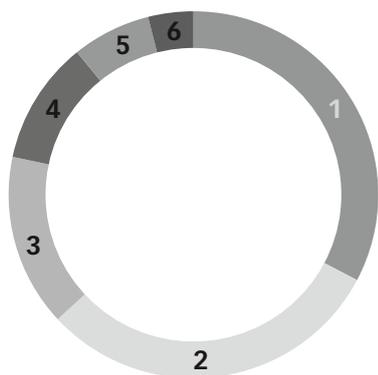
Robert Weinert
robert.weinert@wuestundpartner.com



In tutte le regioni della Svizzera si possono trovare grandi edificazioni industriali. Per gli investitori immobiliari alla ricerca di alternative d'investimento si pone la domanda se questo segmento sarebbe adatto agli

investimenti. Dato che la maggior parte degli investitori istituzionali si è finora limitata ai segmenti delle case plurifamiliari e degli immobili commerciali, potrebbe nascere un autentico potenziale di diversificazione.

Un esame del parco edifici svizzero rivela un fatto sorprendente: le superfici ad uso industriale e artigianale rappresentano ben un terzo della superficie totale usata per scopi commerciali di complessivamente 468 milioni di metri quadrati di superficie utile lorda. A un primo esame, questa sostanza sembra coincidere con il fatto che nel settore secondario, vale a dire industria e artigianato, è impiegato il 29 per cento degli occupati. Ma solo il 19 per cento del totale è effettivamente attivo nell'industria manifatturiera, il che illustra quanto sia elevato il consumo di superficie del settore. Un'al-



- 1 industria/deposito/artigianato
- 2 infrastruttura
- 3 agricoltura
- 4 uffici
- 5 vendita
- 6 settore dell'ospitalità

Fonte: Wüest & Partner

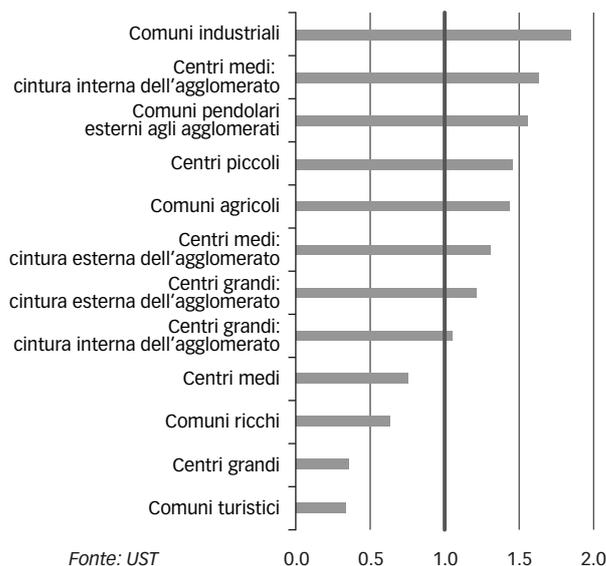
Parti della superficie utile lorda (2009)

tra contraddizione risulta nell'ambito dei valori di mercato: nonostante il fatto che la superficie industriale e artigianale cumulata superi tre volte i metri quadrati di tutte le superfici per uffici, i valori di mercato si situano all'incirca al medesimo livello di 200 miliardi di franchi.

I precedenti fattori d'ubicazione influiscono ancora sulla situazione odierna

Queste anomalie diventano ancora più evidenti se si esamina l'ubicazione degli edifici. Fino all'inizio del 20° secolo la disponibilità di energia, allora quasi esclusivamente energia idraulica, costituiva il fattore primario per l'ubicazione dell'attività industriale. Per questo motivo, parecchi complessi industriali ancora oggi presenti sono situa-

ti nei pressi di corsi d'acqua. Non sorprende quindi il fatto che sulla cartina geografica svizzera si possono ancora scorgere aree a grande concentrazione industriale con specializzazione settoriale tuttora riconoscibile. Mentre secondo la media svizzera risultano quattro impieghi nell'industria per ettaro di superficie, in taluni centri questo valore supera i 155 equivalenti a tempo pieno. Le attività industriali e la corrispondente richiesta di immobili sono presenti su tutto il territorio nazionale. La loro importanza in relazione alla struttura economica comunale o regionale tende però a diminuire con l'aumento del grado di urbanizzazione. Le osservazioni di cui sopra portano a due constatazioni principali: prima di tutto, le attività a carattere industriale-artigianale comportano un fabbisogno di superficie nettamente maggiore delle attività del terziario. Per il settore secondario, il valore aggiunto al metro quadro è molto più ridotto che nel settore dei servizi, fatto che comporta una minore disponibilità di pagamento per affitti. In secondo luogo, il parco edifici commerciale è caratterizzato dalla storia economica



Fonte: UST

Distribuzione dell'industria manifatturiera secondo la tipologia dei Comuni (coefficiente di localizzazione, Svizzera = 1.0; 2008)

svizzera degli ultimi 150 anni. Gli immobili sono stati adattati solo in parte al mutamento strutturale economico. O altrimenti detto: la durata di vita delle costruzioni è più lunga dell'orizzonte temporale delle attività economiche. Ne consegue, in numerose località, la nota e poco edificante esistenza di aree industriali dismesse.

Il volume degli investimenti ad alto livello

Anche se il mutamento strutturale dell'economia svizzera è molto avanzato il parco edifici comprenderà anche in futuro superfici industriali per le quali permane un'elevata richiesta. Lo illustra il volume delle nuove costruzioni e delle ristrutturazioni: mentre gli investimenti per le nuove superfici destinate agli uffici ammontano a circa 1,5 miliardi di franchi all'anno, quelli per le superfici dell'industria e dell'artigianato, inclusa la logistica, toccano i 1,9 miliardi di franchi. La disponibilità dell'importante volume di investimenti è assicurata quasi esclusivamente dalle aziende industria-

li stesse, spesso con l'aiuto di crediti bancari.

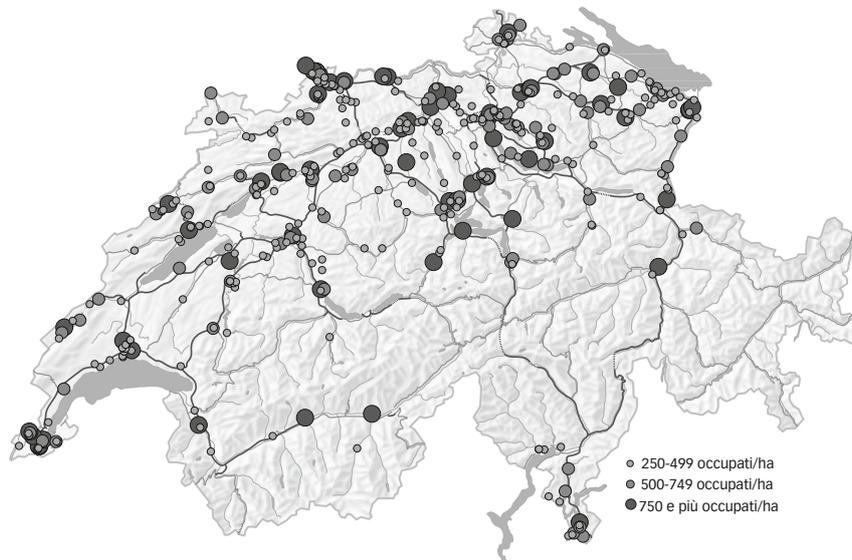
Fattori che ostacolano i potenziali investitori

Oltre alle aziende industriali con immobili propri, i cosiddetti Corporate Real Estates, esistono tre altri gruppi di proprietari nel segmento degli immobili industriali:

- ex imprese industriali;
- investitori immobiliari Sale-and-Lease-back. Si tratta di aziende che vendono un immobile ad una società di leasing per poi rilocerlo tramite un leasing per una sua utilizzazione ulteriore;
- investitori immobiliari cooperativi.

Il ritegno con cui i classici investitori istituzionali, al contrario dei gruppi di proprietari citati, investono in immobili industriali, ha diverse motivazioni. Alcune possibili spiegazioni si trovano nei seguenti aspetti.

- Direttive d'investimento specifiche e restrittive: la maggioranza degli investitori istituzionali svizzeri sceglie di proposito di non essere presente nel segmento degli immobili industriali. Le direttive d'investimento escludono di principio tali investimenti o comportano condizioni restrittive.
- Gestione di interfacce complesse: a differenza delle superfici per uffici, gli edifici industriali presentano spesso uno stretto intreccio costruttivo tra l'involucro, la costruzione interna, gli impianti di produzione e l'impiantistica dell'edificio. Per un investitore immobiliare classico questo comporta un impegno supplementare per comprendere non solo gli aspetti di economia aziendale, ma anche quelli tecnici.
- Un basso potenziale di sinergia: i requisiti degli edifici industriali non solo sono molto specifici, ma si differenziano anche per ciascuna azienda. L'investitore immobiliare necessita quindi conoscenze settoriali specifiche per ogni singolo oggetto e sviluppo di progetto.



Manifattura industriale: regioni svizzere con almeno 250 occupati per ettaro (2008)

- Un elevato rischio legato all'ubicazione e alla sostanza edificata: sovente, per lo sviluppo di nuove costruzioni industriali si dispone solo di localizzazioni periferiche. La combinazione di una tale ubicazione con un immobile concepito per un'utilizzazione specifica comporta rischi difficilmente calcolabili nel caso in cui ci fosse la necessità di affittare ad altri o di vendere.

Combinare l'area industriale con altre utilizzazioni

Esistono tuttavia possibilità di compensare gli svantaggi degli immobili industriali in quanto alla loro idoneità d'investimento: in futuro, come è già il caso per gli stadi, anche i depositi dei tram e dei treni saranno concepiti con una cosiddetta utilizzazione mantello. Il «mantello» include utilizzazioni che promettono elevati redditi, permettendo così, de facto, un sovvenzionamento trasversale. Questo principio si applica benissimo anche nel caso delle superfici industriali: un'abile combinazione di più utilizzazioni potrebbe essere vista dagli investitori immobiliari come un conglomerato, come

un tutt'uno. Dato che le aziende industriali necessitano sempre più di superfici convenzionali per uffici, questo principio potrebbe diventare veramente interessante. Il calcolo della redditività da parte dell'investitore immobiliare dovrebbe così portare a risultati nettamente migliori. Parallelamente, nascono nuove sfide, in particolare in relazione alle emissioni industriali come il rumore, i gas di scarico e il traffico d'autocarri. Ma questi sono fattori che in futuro saranno ridotti mediante innovazioni tecniche.

(traduzione)



Robert Weinert, 1978, ha studiato economia a San Gallo e dal 2010 lavora presso Wüest & Partner.

È attivo nel settore Mercato e Ricerca ed è responsabile della rivista semestrale «Immo-Monitoring».

Promozione della piazza economica e sviluppo sostenibile nei Cantoni

• • • • •

Anne DuPasquier
anne.dupasquier@are.admin.ch



A quasi un ventennio dalla Conferenza su ambiente e sviluppo di Rio, l'ARE ha esaminato il grado di integrazione degli obiettivi dello sviluppo sostenibile nella promozio-

ne economica dei Cantoni. Su questa base, l'Ufficio federale ha allestito un catalogo di buoni esempi e raccomandazioni per i passi successivi.

Nel 2012, il mondo celebrerà i vent'anni della Conferenza delle Nazioni Unite su ambiente e sviluppo e sarà di nuovo a Rio de Janeiro che si terrà la Conferenza sullo sviluppo sostenibile Rio+20. Si tratterà di tracciare un bilancio e delineare le prospettive per il futuro. I due temi prioritari saranno «le condizioni quadro istituzionali per uno sviluppo sostenibile» e «l'economia verde nel quadro dello sviluppo sostenibile e dell'eliminazione della povertà». Quest'ultimo tema è al centro dell'attenzione anche in Svizzera, tra l'altro in relazione con la promozione economica. A livello federale, le condizioni quadro possono essere considerate buone perché la sostenibilità è presente in tutte le leggi che regolano in senso largo le attività della promozione economica. I principi dello sviluppo sostenibile sono citati nella legge federale che promuove l'informazione riguardante la piazza imprenditoriale svizzera, nel messaggio concernente la promozione della piazza economica negli anni 2012 – 2015, nella Strategia di crescita per la piazza turistica svizzera, nella legge federale sulla politica regionale, nel messaggio concernente la Nuova politica regionale o nella legge sulla pianificazione del territorio. Anche la nuova Strategia per uno sviluppo sostenibile 2012-2015, in preparazione, prevede un rafforzamento degli aspetti economici.

In seguito ad un Forum sullo sviluppo sostenibile organizzato nel 2008 con il tema «Crescita e sviluppo sostenibile», si è potuto constatare il grande interesse da parte dei Cantoni, delle città e dei Comuni per questa tematica. Nella prospettiva di Rio+20, l'ARE ha voluto fare il punto della situazione e chiarire il grado di integrazione dei principi dello sviluppo sostenibile nella promozione della piazza economica dei Cantoni.

L'ARE ha quindi promosso un'inchiesta ad ampio raggio che non concerneva solo la promozione economica stessa,

ma anche la Nuova politica regionale, il turismo e il suo impatto sulla gestione del territorio, la politica degli acquisti e la formazione. Abbiamo dapprima esaminato le basi legislative e in seguito la loro applicazione. Infine, grazie a queste informazioni, l'ARE ha potuto presentare esempi positivi e formulare delle raccomandazioni.

I risultati dell'inchiesta hanno rivelato che sette Cantoni hanno incluso esplicitamente lo sviluppo sostenibile secondo i criteri del Consiglio federale nella loro legislazione concernente la promozione economica. Altri sette Cantoni fanno riferimento nelle loro leggi all'aspetto ambientale, menzionando ad esempio le risorse naturali, il territorio, la mobilità o l'energia. Quindici Cantoni considerano degli aspetti sociali come la formazione, la qualità della vita, la vita familiare, l'equità sociale, mentre diciotto Cantoni includono criteri economici come l'innovazione, la diversificazione e i miglioramenti strutturali. Ma non tutto si gioca a livello di legislazione. Molti Cantoni hanno promosso iniziative innovative: considerazione dei criteri di sviluppo sostenibile in caso d'insediamento di un'impresa, utilizzazione di strumenti di valutazione della sostenibilità per i progetti regionali, incentivazione delle imprese tramite l'attribuzione di un marchio di sostenibilità, messa a disposizione di piattaforme per lo scambio di opinioni ed esperienze, applicazione di una strategia di cluster basata sulla sostenibilità o applicazione dei principi di ecologia industriale.

Informazioni ulteriori sul sito:
www.are.admin.ch/svilupposostenibile

(traduzione)



Anne DuPasquier ha studiato scienze naturali all'Università di Losanna e si è specializzata presso l'Istituto superiore di studi

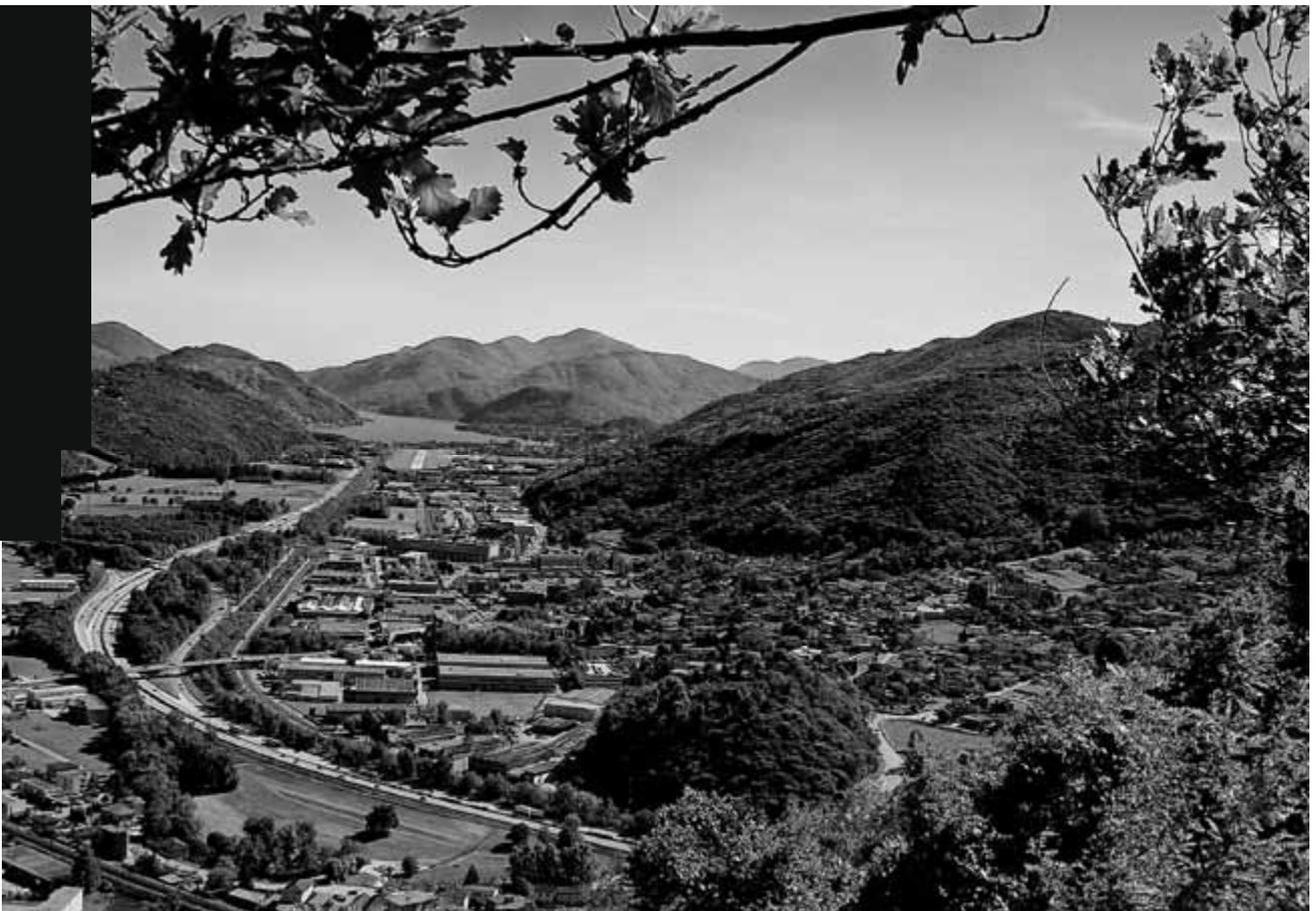
in amministrazione pubblica (IDHEAP) in gestione ambientale. Dopo aver lavorato presso un ufficio privato come ingegnere consulente, nel 2001 è approdata all'ARE, dove attualmente ricopre la carica di Caposezione sostituto della sezione Sviluppo sostenibile. È responsabile della promozione dello sviluppo sostenibile a livello cantonale e comunale.

Progettare la trasformazione urbana della periferia industriale

• • • • •

Fabio Giacomazzi
fabio.giacomazzi@urbass.ch
Mauro Bernasconi
cancelleria@bioggio.ch

Piano del Vedeggio
Photo: Francesco Chiesa, Manno



Durante il periodo del primo «boom» edilizio tra gli anni '60 e '80, il Piano del Vedeggio era considerato periferia urbana, nella quale relegare tutte le attività meno pregiate dalle quali si voleva preservare il centro città. Le trasformazioni economiche degli anni '90 e i processi di specializzazione dell'economia globale, grazie anche all'ottima accessibilità assicurata dello svincolo autostradale, dello scalo merci e dell'aeroporto hanno avviato un profondo proces-

so di trasformazione funzionale e spaziale del Piano del Vedeggio. Sulla spinta del forte richiamo verso l'Italia e la vicina Milano della piazza finanziaria luganese in forte espansione, poco per volta le attività poco pregiate hanno ceduto il posto ad un terziario avanzato, formato da centri direzionali, da poli di formazione e di ricerca, da servizi qualificati alle imprese, da strutture per la logistica.

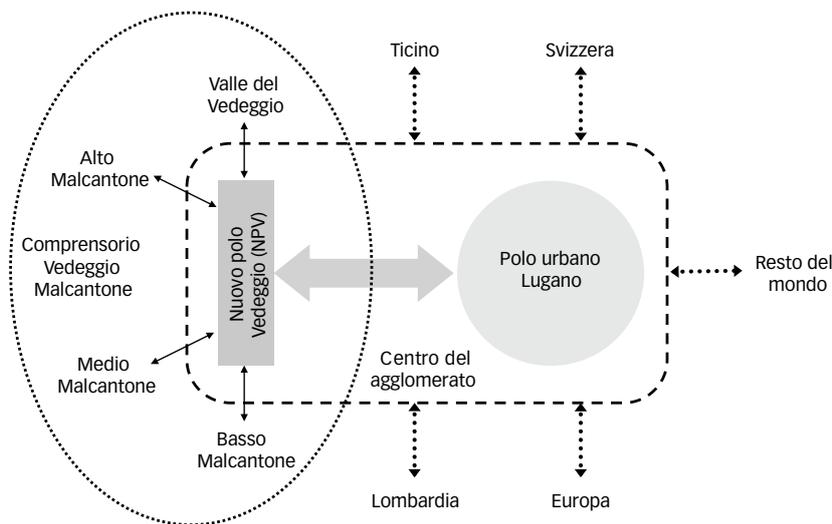
Il Piano del Vedeggio, parte di una città più ampia

La periferia urbana oggi in realtà è divenuta un centro d'attività altamente qualificate e performanti, complementare alla «city» di Lugano. Il Basso Vedeggio è il comprensorio del Ticino con la più forte dinamica urbana. Vi si sta sviluppando una nuova città. La specializzazione produttiva di Lugano e quella del Basso Vedeggio sono complementari. Oggi i servizi alle imprese del Basso Vedeggio non potrebbero esistere senza il mercato costituito dagli istituti finanziari luganesi.

Se questi sono i contenuti economici, l'organizzazione spaziale e funzionale del Piano del Vedeggio è rimasta sostanzialmente ancora quella di una periferia urbana, anche perché la pianificazione delle zone edificabili e delle infrastrutture è rimasta quella dei piani regolatori di prima generazione. La visione di periferia urbana è anche alla base dell'inadeguatezza della rete trasportistica, sia pubblica che privata. Il collasso viario è uno dei principali rischi per il futuro del Piano del Vedeggio e ne potrebbe compromettere l'attuale attrattiva per l'insediamento di attività economiche qualificate.

Da periferia a nuovo polo urbano

Per portare l'organizzazione spaziale e funzionale del Piano del Vedeggio ad un livello consono ai suoi contenuti socio-economici, i Comuni di Agno, Bioggio e Manno, con il sostegno della Confederazione e del Cantone nell'ambito dei progetti modello per lo sviluppo sostenibile degli insediamenti, hanno avviato alla fine del 2007 uno studio pianificatorio d'indirizzo, denominato «Nuovo Polo Vedeggio» (NPV), con lo scopo di indicare le misure più idonee al raggiungimento dello scopo. Un tale piano resterebbe lettera morta se non fosse accompagnato da una precisa strategia di attuazione, come pure dagli strumenti e dai mez-



Il Nuovo polo Vedeggio in relazione con il polo urbano di Lugano e con il comprensorio Vedeggio/Malcantone

zi per renderlo operante. La cosiddetta «governance» è essenziale per una pianificazione territoriale di nuovo tipo, che coinvolge più comuni, che ha implicazioni per un territorio più ampio rispetto a quello dei comuni direttamente coinvolti e che va concordata a livello di agglomerato urbano. Indipendentemente dagli scenari di aggregazione comunale, la «governance» è una necessità anche per un diverso ruolo che l'ente pubblico deve assumere nella pianificazione territoriale, ossia passare dal ruolo di passivo e burocratico ente di regolamentazione di uno sviluppo determinato da altri ad un ruolo di attore di primo piano, che promuove, stimola e indirizza le iniziative immobiliari e che quindi deve interloquire con altri attori, siano essi pubblici o privati. Nella sperimentazione di nuove forme di gestione del territorio, intercomunali e di partenariato pubblico/privato, consiste anche il carattere modello del piano, che ne giustifica il sostegno da parte della Confederazione e del Cantone. Il documento messo in consultazione prevede quindi le seguenti misure di «governance»:

- coordinazione dei progetti di scala intercomunale;
- progettazione urbanistica dettagliata di comparti strategici;
- adeguata ripartizione dei costi di pianificazione e d'investimento fra i comuni coinvolti;
- cooperazione pubblico/privato;
- politica fondiaria attiva;
- promozione attiva degli insediamenti e marketing territoriale;
- verifica periodica della sostenibilità dello sviluppo territoriale.

Non un prodotto finito, ma uno strumento dinamico

Nel 2009 si è svolta la consultazione sul progetto preliminare, che ha suscitato l'interesse ad essere coinvolti nel progetto anche altri Comuni, con parti di territorio significative sul Piano del Vedeggio. Nel 2011 si è svolta la pianificazione test del comparto «Cavezolo» a Bioggio. Il comparto è cruciale per lo sviluppo urbano preconizzato dal NPV. Oltre a presentare ancora le più ampie riserve di terreni edificabili liberi, qui è previsto che confluiranno



Spazi pubblici nella regione Piano del Vedeggio (Photo: Fabio Giacomazzi)

no due importanti infrastrutture, che cambieranno il volto del Piano del Vedeggio: la nuova strada di circonvallazione, necessaria per togliere gli abitanti di Agno e di Bioggio dalla morsa del traffico automobilistico e il raccordo fra l'attuale linea a scartamento ridotto della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa e i due nuovi rami verso il centro di Lugano e verso Manno/Lamone, che insieme formeranno un sistema tramviario a livello di agglomerato, capace di offrire al Piano del Vedeggio un servizio di trasporto pubblico efficiente, integrato con quello della città.

Volgendo verso la conclusione il programma di studio concordato con la Confederazione e il Cantone, ci si rende conto che il risultato del progetto non può essere un prodotto finito, ma uno strumento dinamico, flessibile e adattabile ai diversi compiti che vanno affrontati nell'ottica dell'attuazione del progetto NPV.

Già nel corso dello svolgimento del progetto modello i contenuti in fase di elaborazione del NPV sono serviti per interloquire con i progetti di circonvallazione e di tram, in vista della loro ottimizzazione in punti cruciali del terri-

torio e per adeguare al concetto urbanistico preconizzato il progetto cantonale di rete dei percorsi pedonali. Ad esso fanno inoltre riferimento importanti progetti pianificatori promossi separatamente dai tre Comuni nell'ottica di una riqualifica di alcune zone lavorative. Nel contempo il progetto NPV è stato riconosciuto come uno dei tasselli strategici per la riorganizzazione dell'agglomerato urbano e come tale le sue misure d'attuazione sono integrate nel Programma di agglomerato del Luganese di seconda generazione. In futuro i Comuni potranno riferirsi al NPV nella ricerca e nella promozione, in collaborazione con l'Agenzia Regionale di Sviluppo del Luganese (ARS-L), di insediamenti industriali e lavorativi conformi agli indirizzi previsti dalla pianificazione.

Fabio Giacomazzi, 1956, architetto dipl. ETH-Z SIA OTIA FSU, pianificatore Reg A, Dr. sc. techn., Manno. Titolare di uno studio privato a Manno e Locarno, coniuga il lavoro di pianificatore e urbanista per enti pubblici ai diversi livelli con articoli, pubblicazioni, conferenze e insegnamento nel campo della storia dell'urbanistica

Organizzazione di progetto «Nuovo Polo Vedeggio»

Committenti

Comune di Agno
Comune di Bioggio
Comune di Manno

Accompagnamento

Gruppo di lavoro «Sviluppo del territorio» ABM

Municipi di Agno, Bioggio e Manno

Presidente:

Mauro Bernasconi, Municipio di Bioggio

Membri:

Luciano Molteni, Municipio di Bioggio

Daniela Aviles-Nani, Municipio di Agno

Mauro Frischknecht, Municipio di Agno

Roberto Ferroni, Municipio di Manno

Michele Passardi, Municipio di Manno

Operatore

Fabio Giacomazzi, urbass fgm, Manno
Marcello Martinoni, Consultati, Tavernes (collaboratore)

Consulenti

Fabio Pedrina, studio habitat.ch, Airolo (pianificatore Comune di Manno)

Sergio Rovelli, Planidea (pianificatore Comuni di Agno e Bioggio)



e su temi attuali della pianificazione del territorio e della città. È pure impegnato nelle organizzazioni professionali del ramo ed è presidente del Consiglio per l'assetto del territorio (COTER).



Mauro Bernasconi, 1947
lic. oec. publ.
È sindaco di Bioggio

Fruscio d'autunno

Anette Herbst
ah@ah-effekte.ch



Anette Herbst, 1966, è attrice, cabarettista, autrice, poetessa, mancina e moderatrice. Se le si chiede quale sia la definizione che più le si addice, risponde: nottola. Ama Kleist e lo spago di canapa, il Mar Baltico e la propria indolenza. Scrivere è la sua valvola di sfogo. Parlare la sua arte. Intrattenere la sua passione. Sul palcoscenico porta tutto quello che riesce ad arraffare e a carpire dalla vita quotidiana. E naturalmente tutto quello di cui ride di cuore. E poi succedono tante altre cose.

«Il tema della prossima edizione sarà «Economia e pianificazione del territorio», mi comunica allegramente il redattore, aggiungendo con fine humour: «guarda che con economia non intendo osteria...» Un sorriso tirato per questo vecchio gioco di parole che sfrutta il fatto che la parola tedesca Wirtschaft significa sia l'una che l'altra.

Economia e pianificazione del territorio, quindi. Mi sento mancare. Con economia non associo gran che di positivo. Inoltre il concetto mi riporta a tempi che ritenevo rimossi con successo. Tempi lastricati di esami scolastici che fatalmente portavano il marchio «scuole serali» e che proprio a me non lasciavano altra scelta se non la «commerciale». Economia, dunque, una disciplina che mi era diametralmente opposta. Economia aziendale, economia politica, contabilità aziendale... quanto ho sofferto durante quegli anni.

I miei tentativi di allestire bilanci comportavano inevitabilmente convocazioni dei genitori benché fossi quasi maggiorenne. E sono rimasta assolutamente refrattaria al tema. Fino ad oggi.

Oggi, quasi trent'anni più tardi, nell'era del world wide web, posso permettermi di esibire qualche conoscenza in più grazie a Wikipedia: «Nell'ambito delle scienze sociali l'economia - dal greco οικονομία composto da οίκος (oikos), «casa» inteso anche come «beni di famiglia», e νομος

(nomos), «norma» o «legge» e quindi «regole della casa» ma anche, più estensivamente, «gestione del patrimonio», «amministrazione»- è la scienza che analizza la produzione, lo scambio, la distribuzione ed il consumo di beni e servizi.» E con la distribuzione e il consumo di beni ci ritroviamo di nuovo nella nostra osteria che in effetti mi è più congeniale di bilanci, borse e banche. Lo dimostra anche lo stato del mio conto bancario. E senza vergogna ammetto, di fronte alla situazione mondiale generale, di provare una gioia malandrina nel vedere che intere nazioni si dimostrano altrettanto prive di talento quando si tratta di economia e di gestione dei beni. Invecchiare può essere consolante.

Rasserenata mi rivolgo quindi alla pianificazione del territorio. Gli spazi e la loro sistemazione sono temi che mi affascinano, tant'è che da anni mi piacerebbe porre mano alla loro pianificazione. La mia professione mi ha frequentemente catapultata, non sempre del tutto per libera scelta, in città in cui mi sono subito sentita in dovere di candidarmi per la poltrona di sindaco. Questo perché non appena arrivata mi balzava all'occhio l'assoluta assenza di coerenza edificatoria, con stili architettonici mischiati a casaccio fino all'az-zoppamento del buon gusto e all'intima offesa di ogni sguardo amante dell'estetica. Come mi sarebbe piaciuto sistemare qua e là le cose, senza

disdegnare qualche brillamento. Quando ci vuole, ci vuole.

«La pianificazione del territorio è un'attribuzione sovrana», ci illumina di nuovo il web. Non avevo dubbi, benché la storia ci insegni che anche i sovrani di tanto in tanto cascano male. Certo, la pianificazione del territorio non è un compito facile, men che meno nella nostra epoca così altamente civilizzata, forse ipercivilizzata, forse anche un po' ipertrofica. Un'epoca che pensa e agisce volentieri in termini superlativi. Capita così che spesso e volentieri gli urbanisti fanno i conti senza il famigerato oste e presuppongono ad esempio che il cosiddetto uomo moderno apprezza superfici superlative anche per fare la spesa. Così si progettano centri commerciali per lo più soggetti a inquietanti fenomeni di desertificazione perché l'europeo non ama perdersi in vastità americane. No, noi preferiamo l'intimità delle nostre quattro mura. E si vede. «Ogni 43 minuti, in Svizzera, viene ultimata una casa monofamiliare, ogni 14 minuti un appartamento». Abbiamo bisogno di spazio. E se è già occupato allora ci spostiamo appena un po' più in là, dove lepre e volpe si danno la buona notte, sempre che a volpe e lepre sia ancora rimasto un po' di spazio dopo la conquista umana del territorio con cingolati e betoniere. Ma che importa! Di questi tempi la volpe sta meglio su qualche mantello e

la lepre in padella, delizioso arrosto domenicale.

Anche l'amore per la natura non va esagerato.

Chi invece non ha più progetti, per consolarsi getti uno sguardo alla statistica: «In Svizzera, un terzo di tutti gli appartamenti di vacanza resta vacante per più di 48 settimane all'anno, un altro terzo rimane vuoto per 44 - 48 settimane all'anno». Si tratta di relax, e non dovremmo permettere a nessuno di toglierci la vista sull'orizzonte del vuoto.

In Francia c'è un proverbio: «Le botti vuote fanno più rumore». E visto che Nietzsche diceva che «per chi è solo, il rumore è già una consolazione», c'è una sola soluzione. Facciamo più vacanze e ridiamo al termine economia il suo significato di casa per la distribuzione e il consumo di beni, in breve: osteria. Uno spazio ideale per il corpo e l'anima, perché, come canta Guccini, «fa piacere a sera andarsene per strade ed osterie, vino e malinconie, e due canzoni fatte alla leggera...».

Quindi: vuotate le botti, in alto i calici!

Iammas! Skol! Prost! SALUTE!

(traduzione)



forum raumentwicklung

Informationsheft
Erscheint dreimal jährlich
39. Jahrgang

Herausgeber

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
(UVEK)

Redaktionskommission

Rudolf Menzi (Leitung), Doris Angst,
Matthias Howald, Reto Camenzind

Übersetzung

Französisch:
Elisabeth Kopp-Demougeot,
Le Grand-Saconnex
Relecture: Daniel Béguin
Italienisch:
Antonella Schregenberger-Rossi, Olsberg
Relecture: Peter Schrembs

Redaktion und Produktion

Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg,
Basel

Gestaltung und Fotografie

Urs Grünig SGV SGD, Corporate Design, Bern
Henri Leuzinger, Rheinfelden

Abonnemente

Bestellungen/Vertrieb:
BBL, Vertrieb Publikationen, CH-3003 Bern
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
Art.-Nr. 812.000
Jahresabonnement Fr. 30.70
Ausland Fr. 34.--
Einzelnummer Fr. 10.25
Ausland Fr. 12.--

Adresse

Bundesamt für Raumentwicklung
3003 Bern
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Amt)
Fax 031 322 47 16 (Information)

© ARE

Bern 2011, Abdruck erwünscht mit Quellen-
angabe; Belegexemplar an ARE
ISSN 1660-6248



Mix
Produktgruppe aus vorbildlich bewirtschafteten
Wäldern, kontrollierten Herkünften und
Recyclingholz oder -fasern
www.fsc.org Zert.-Nr. S05-COC-100191
© 1996 Forest Stewardship Council

Inhalt gedruckt auf REBELLO, Recycling aus 70% Altpapier, FSC-zertifiziert, schönweiss

www.are.admin.ch

Die verschiedenen Artikel widerspiegeln je-
weils die Meinungen ihrer AutorInnen. Sie
können daher von den Überzeugungen des
Herausgebers und der Redaktion abweichen.

forum du développement territorial

Bulletin d'information
Paraît trois fois par an
39e année

Editeur

Office fédéral de développement territorial (ARE)
Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication
(DETEC)

Commission de rédaction

Rudolf Menzi (direction), Doris Angst,
Matthias Howald, Reto Camenzind

Traduction

Français:
Elisabeth Kopp-Demougeot,
Le Grand-Saconnex
Relecture et adaptation: Daniel Béguin
Italien:
Antonella Schregenberger-Rossi, Olsberg
Relecture et adaptation: Peter Schrembs

Rédaction, production

Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg,
Bâle

Création, réalisation, photographie

Urs Grünig SGV SGD, Corporate Design, Berne
Henri Leuzinger, Rheinfelden

Abonnement

Commandes/distribution:
OFCL, diffusion publications, CH-3003 Berne
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
No d'art. 812.000
Abonnement annuel Fr. 30.70
Étranger Fr. 34.--
Numéro simple Fr. 10.25
Étranger Fr. 12.--

Adresse

Office fédéral de développement territorial
3003 Berne
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Office)
Fax 031 322 47 16 (Information)

© ARE

Berne 2011, Reproduction autorisée avec
mention de la source; copie à l'ARE
ISSN 1660-6248

www.are.admin.ch

Les différents articles expriment les avis de
leurs auteur/e/s respectifs/ves. Ils peuvent de
ce fait présenter des convictions divergentes
de celles de l'éditeur et de la rédaction.

forum sviluppo territoriale

Bollettino d'informazione
Esce tre volte all'anno
39mo anno

Editore

Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)
Dipartimento federale dell'ambiente, dei tra-
sporti, dell'energia e delle comunicazioni (DA-
TEC)

Commissione della redazione

Rudolf Menzi (direzione), Doris Angst,
Matthias Howald, Reto Camenzind

Traduzione

Francese:
Elisabeth Kopp-Demougeot,
Le Grand-Saconnex
Rilettura e adattamento: Daniel Béguin
Italiano:
Antonella Schregenberger-Rossi, Olsberg
Rilettura e adattamento: Peter Schrembs

Redazione, produzione

Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg,
Basilea

Creazione, realizzazione, fotografia

Urs Grünig SGV SGD, Corporate Design, Berna
Henri Leuzinger, Rheinfelden

Abbonamento

Ordinazioni/distribuzione:
UFCL, distribuzione pubblicazioni, CH-3003 Berna
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
No d'art. 812.000
Abbonamento Fr. 30.70
Esterio Fr. 34.--
Numero singolo Fr. 10.25
Esterio Fr. 12.--

Indirizzo

Ufficio federale dello sviluppo territoriale
3003 Berna
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Ufficio)
Fax 031 322 47 16 (Informazione)

© ARE

Berna 2011, Riproduzione autorizzata con
menzione della fonte; copia all'ARE
ISSN 1660-6248

www.are.admin.ch

I vari articoli riflettono di volta in volta le opi-
nioni degli autori/delle autrici. Possono quin-
di discostare da quella dell'editore e della re-
dazione.

