



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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



Monitoraggio dello spazio urbano svizzero

Analisi delle città e degli agglomerati

Impressum

Editore

Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle telecomunicazioni DATEC

Autori

Hans Rudolf Meier, BHP Hanser und Partner AG
Jürg Kuster, BHP Hanser und Partner AG

Direzione del progetto/Consulenza

Muriel Odiet, Sezione Politica degli agglomerati ARE
Marco Kellenberger, Sezione Dati di pianificazione ARE

Traduzione

Servizio linguistico italiano, Segreteria generale DATEC

Realizzazione grafica

Desk Design, Marietta Kaeser, Hinterkappelen

Produzione

Rudolf Menzi, Stato maggiore dell'informazione, ARE

Immagine di copertina

SWISSIMAGE © swisstopo, 3084 Wabern

Stampato su carta riciclata al 100%

Citazione

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, 2009:
Monitoraggio dello spazio urbano svizzero – Analisi
delle città e degli agglomerati

Distribuzione

UFCL, Vendita di pubblicazioni, CH-3003 Berna
www.pubblicazionifederali.admin.ch, Art.-Nr. 812.071.i
In versione elettronica: www.are.admin.ch
Disponibile anche in tedesco e francese

5.2009 300

**Monitoraggio dello spazio
urbano svizzero**

Analisi delle città e degli agglomerati

Indice

| | |
|--|----|
| Premessa | 4 |
| Breve riassunto con i fatti più salienti | 5 |
| Definizioni | 7 |
| 1. Struttura del rapporto | 10 |
| 2. Sviluppo degli spazi urbani in Svizzera | 11 |
| 2.1 Urbanizzazione | 11 |
| 2.2 La dinamica demografica e dei posti di lavoro nello spazio urbano e nello spazio rurale a partire dagli anni Ottanta | 16 |
| 2.3 Superfici d'insediamento | 21 |
| 2.4 Interconnessione tra città e campagna | 24 |
| 3. Struttura interna degli agglomerati svizzeri | 27 |
| 3.1 Abitare e lavorare nelle città nucleo e nei Comuni della cintura | 27 |
| 3.2 Caratteristiche economiche delle città nucleo e dei Comuni della cintura | 30 |
| 3.3 Le abitazioni negli agglomerati | 34 |
| 3.4 Struttura sociale della popolazione nelle città nucleo e nei Comuni della cintura | 38 |
| 3.5 Traffico d'agglomerato | 43 |
| 3.6 Ripartizione degli oneri finanziari nello spazio urbano | 47 |
| 4. Specializzazione e polarizzazione del sistema urbano svizzero | 51 |
| 4.1 Specializzazione funzionale del sistema urbano svizzero | 51 |
| 4.2 Le principali zone di interconnessione nel sistema urbano svizzero | 55 |
| 5. Classificazione dei grandi centri svizzeri a livello europeo | 58 |
| Allegato 1: Carta degli agglomerati e delle città isolate svizzere | 63 |
| Allegato 2: Studi tematici Monitoraggio dello spazio urbano svizzero | 64 |

Premessa

Sul significato e sull'importanza delle città si è già scritto molto, addirittura si parla di una rinascita «urbana». Per avere la conferma, basta gettare uno sguardo alle statistiche. Nel cosiddetto spazio urbano vivono oggi quasi i tre quarti della popolazione ed è concentrato più dell'80 per cento di tutti i posti di lavoro. Le regioni urbane della Svizzera sono quadri dinamici di grande richiamo, che richiedono nel contempo anche nuove forme di cooperazione regionale. L'orizzonte deve però superare i confini politici dei Comuni e dei Cantoni. Le attuali strutture e procedure, così come avvengono in ambito economico e sociale, devono essere continuamente adeguate e ridisegnate. La collaborazione dà i frutti auspicati se vi sono obiettivi comuni e la volontà di unire le forze a favore del beneficio di tutti. Il presupposto è avere informazioni comuni e aggiornate sulla situazione di partenza e sui recenti sviluppi.

Con il monitoraggio dello spazio urbano svizzero, l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) ha creato uno strumento che copre il maggior numero possibile di aspetti legati agli spazi urbani. Il monitoraggio, avviato alla fine del 2001 congiuntamente all'attuazione della politica degli agglomerati della Confederazione, rappresenta un mezzo fondamentale per l'osservazione del territorio da parte dell'ARE. Il presente rapporto di sintesi, pur presentando le particolarità degli spazi urbani, riesce a mostrare anche un confronto con lo spazio rurale. I collegamenti e le interconnessioni all'interno dei singoli agglomerati sono passati al setaccio così come le relazioni tra gli agglomerati (rete urbana svizzera) e il confronto con i Paesi europei circostanti. Nel quadro del monitoraggio sono stati elaborati 16 studi tematici (10 con la traduzione in italiano).

Questi studi, i cui risultati verranno aggiornati nei prossimi anni, sono disponibili sul sito dell'ARE (www.agglomeration.ch -> monitoraggio dello spazio urbano).

La presente pubblicazione mira a sintetizzare gli studi condotti fino ad oggi, cercando di offrire un'ampia prospettiva sulla situazione e sugli sviluppi più recenti. La speranza è quella di avervi fornito elementi utili per la comprensione degli spazi urbani svizzeri. Per tutti i lettori desiderosi di maggiori informazioni, si rimanda agli studi tematici appena menzionati disponibili nelle tre lingue nazionali e in un pratico formato PDF.

Ufficio federale dello sviluppo territoriale, maggio 2009

Breve riassunto con i fatti più salienti

La pubblicazione «Monitoraggio dello spazio urbano svizzero – Analisi delle città e degli agglomerati» offre una vasta selezione di cifre e fatti relativi allo sviluppo dello spazio urbano svizzero. Le evidenze più importanti emerse dagli studi tematici disponibili in rete sono state rielaborate in un unico rapporto di sintesi.

Questa pubblicazione mostra come sempre più persone vivano nello spazio urbano (oggi sono quasi i tre quarti della popolazione). Negli ultimi anni, la dinamica demografica e dei posti di lavoro si è evoluta in modo molto differenziato a seconda delle città o degli agglomerati. Dal 2000, a differenza del ventennio 1980–2000, lo spazio urbano ha registrato complessivamente tassi di crescita più marcati rispetto allo spazio rurale. Nel contempo si intensificano sempre di più le interconnessioni tra città e campagna, in particolare a seguito dei flussi pendolari.

Le città nucleo degli agglomerati rappresentano veri e propri poli economici e centri di insediamento di posti di lavoro, soprattutto nel settore terziario. Nei Comuni della cintura domina invece la funzione abitativa, anche se questa distinzione sta piano piano affievolendosi. Sta scomparendo l'immagine della città con una quota elevata di anziani, poveri, disoccupati, persone sole, studenti e stranieri (definita in tedesco «A-Stadt») e che presenta problemi sul piano socio-economico e socio-demografico; questo fenomeno rimane valido solo per le città nucleo dei grandi agglomerati. Nelle città nucleo, inoltre, i trasporti pubblici detengono una quota elevata rispetto all'insieme dei trasporti, anche se per questo tipo di spazio non vanno dimenticati i cosiddetti oneri dei centri urbani.

In generale, la Svizzera dispone di una rete urbana molto fitta, nella quale le città e gli agglomerati si completano ed assumono importanti funzioni per la loro periferia. L'importanza delle quattro principali zone d'interconnessione urbana (Zurigo, Ginevra-Losanna, Basilea e Berna) registra però una tendenza alla crescita. Anche nel confronto internazionale, il significato funzionale di questi spazi urbani svizzeri risulta più elevato di quanto il numero di abitanti possa lasciare presagire.

Definizioni¹

Agglomerato

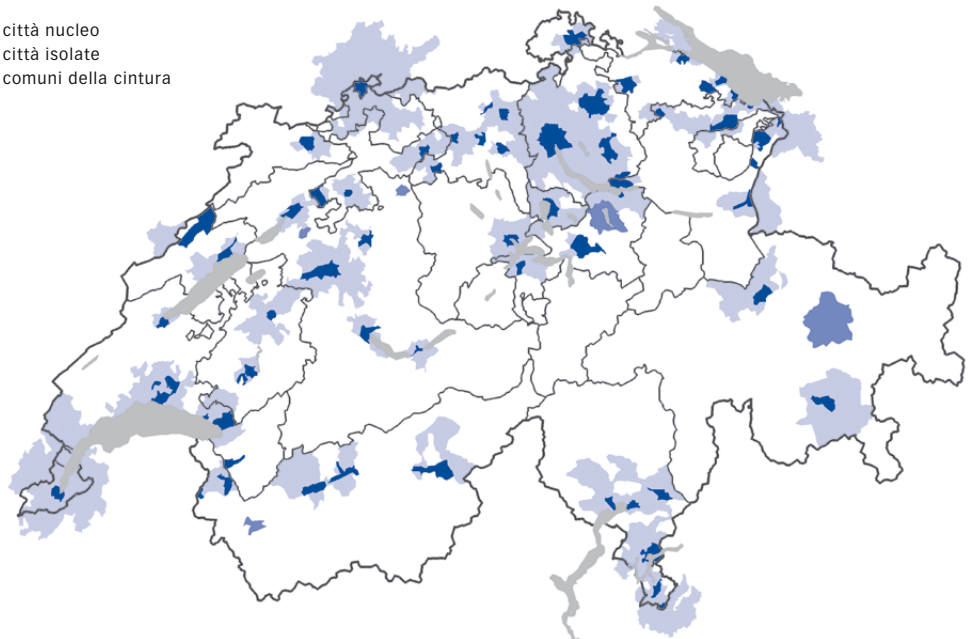
L'agglomerato è un territorio che forma un insieme costruito continuo e che comprende più Comuni urbani con almeno 20 000 abitanti in totale. L'agglomerato è composto di una città nucleo, Comuni della zona nucleo e ulteriori Comuni in relazione funzionale con il nucleo.

Per poter essere considerato parte integrante di un agglomerato, un Comune deve soddisfare tre delle cinque seguenti condizioni per le quali sono stati fissati valori limite precisi:

- continuità della zona edificata con la città nucleo;
- forte densità abitanti/posti di lavoro;
- incremento demografico superiore alla media;
- bassa percentuale nel settore primario;
- forte flusso di pendolari verso la città nucleo e gli altri eventuali Comuni della zona centrale.

Fig. 1: Agglomerati e città isolate svizzere secondo la delimitazione 2000 attualmente in vigore

■ città nucleo
■ città isolate
■ comuni della cintura



Fonte: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-UST, swisstopo

© ARE

Le parti di un agglomerato

Città nucleo

La città nucleo è il centro (spesso anche storico) dell'agglomerato. Nella maggior parte dei casi la città nucleo rappresenta il Comune con più abitanti dell'agglomerato.

Zona centrale

La zona centrale comprende la città nucleo e i relativi Comuni dell'agglomerato con almeno 2000 posti di lavoro e 85 posti di lavoro per 100 abitanti attivi occupati residenti. Inoltre, almeno 1/6 della popolazione attiva occupata residente deve lavorare nella città nucleo oppure il Comune deve presentare una continuità con la zona edificata e confinare con la città nucleo.

¹ Le definizioni p. 7–9 si rifanno alla seguente pubblicazione: Martin Schuler, Pierre Dessemontet e Dominique Joye (2005): Die Raumgliederungen der Schweiz (I raggruppamenti territoriali della Svizzera), Censimento federale della popolazione 2000, Ufficio federale di statistica, Neuchâtel.

Zona centrale restante

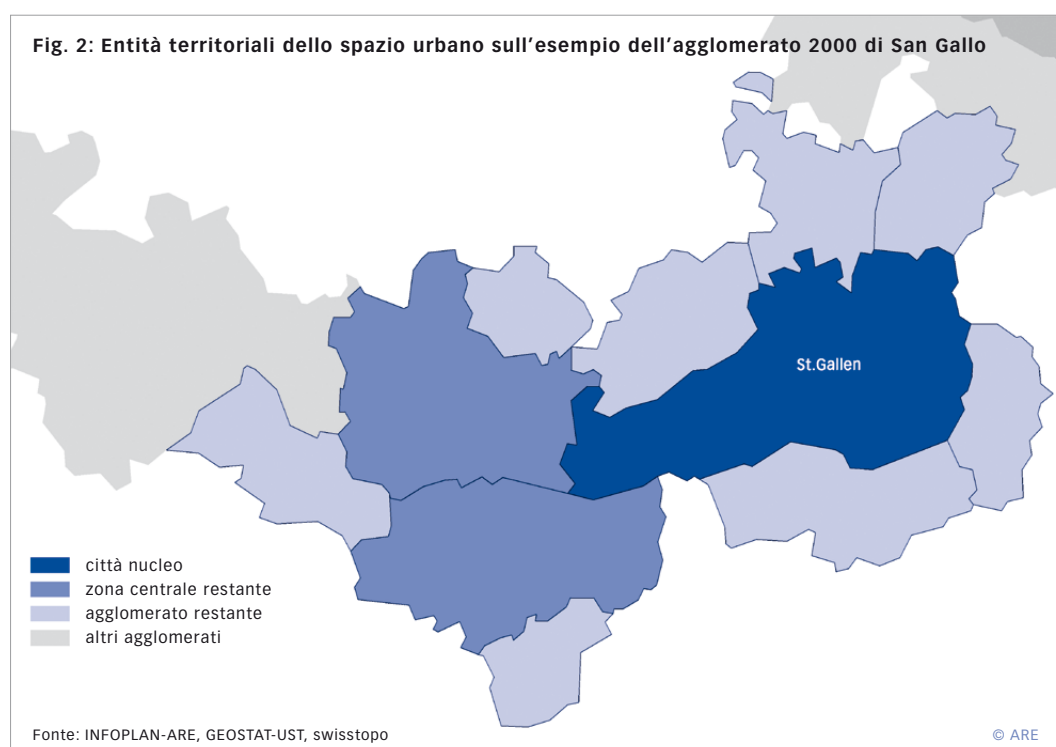
Per zona centrale restante si intendono i Comuni della zona centrale senza la città nucleo.

Comuni della cintura

Tutti i Comuni di un agglomerato senza la città nucleo.

Altri Comuni della cintura

Tutti i Comuni dell'agglomerato senza i Comuni della zona centrale. Nella presente pubblicazione vengono a volte definiti anche come «agglomerato restante».

**Città isolata**

Una città isolata è un Comune con almeno 10 000 abitanti, ma che non fa parte di un agglomerato.

Spazio urbano

Lo spazio urbano comprende tutti gli agglomerati e le città isolate della Svizzera.

Spazio rurale

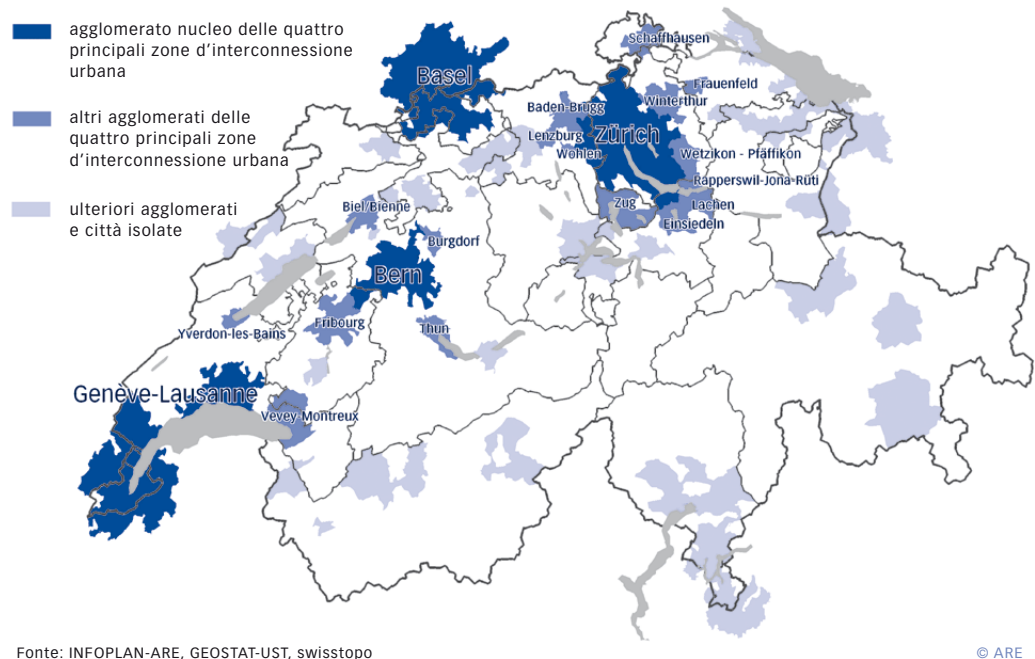
Tutti i territori al di fuori dello spazio urbano vengono considerati come spazio rurale. A seconda delle strutture e delle possibilità di sviluppo, gli spazi rurali presentano connotazioni e caratteristiche molto eterogenee.²

² Cfr. ARE 2005: la tipologia degli spazi utilizzata nell'ambito degli studi tematici sullo spazio rurale (disponibile in formato PDF sul sito dell'ARE www.are.admin.ch -> Temi -> Spazio rurale -> Monitoring).

Le quattro principali zone d'interconnessione urbana della Svizzera

Nel presente rapporto, per aree metropolitane si intendono i 3 grandi agglomerati di Zurigo, Ginevra (con Losanna e quindi chiamato Ginevra-Losanna) e Basilea, inclusi quegli agglomerati vicini con più di un $\frac{1}{12}$ degli occupati che si reca per lavoro nel rispettivo grande agglomerato. Nelle analisi (cfr. cap. 4.2) viene integrata anche la regione della capitale Berna. L'agglomerato Como-Chiasso-Mendrisio rappresenta una parte dell'area metropolitana di Milano. Tuttavia, non viene considerato nel presente studio poiché il centro è situato al di fuori della Svizzera.

Fig. 3: Le quattro principali zone d'interconnessione urbana della Svizzera



Classificazione degli agglomerati in base al numero di abitanti

- Agglomerati piccoli: 20 000–49 999 abitanti
- Agglomerati medi: 50 000–249 999 abitanti
- Grandi agglomerati: più di 250 000 abitanti

1. Struttura del rapporto

Nel monitoraggio dello spazio urbano svizzero, gli spazi urbani sono stati analizzati sotto diversi aspetti. La presente pubblicazione di sintesi dedica un capitolo per ogni aspetto (cfr. schema):

Capitolo 2

Sviluppo degli spazi urbani in Svizzera. Dapprima vengono presentati i punti cardine dell'urbanizzazione registrata in Svizzera nel corso degli ultimi decenni, anche se l'analisi dello sviluppo è poi focalizzata sugli anni a partire dal 1980. Al centro dell'attenzione vi è il confronto tra l'evoluzione della popolazione residente, dei posti di lavoro e delle superfici d'insediamento nello spazio urbano e nello spazio rurale, nonché le interconnessioni tra questi due spazi.

Capitolo 3

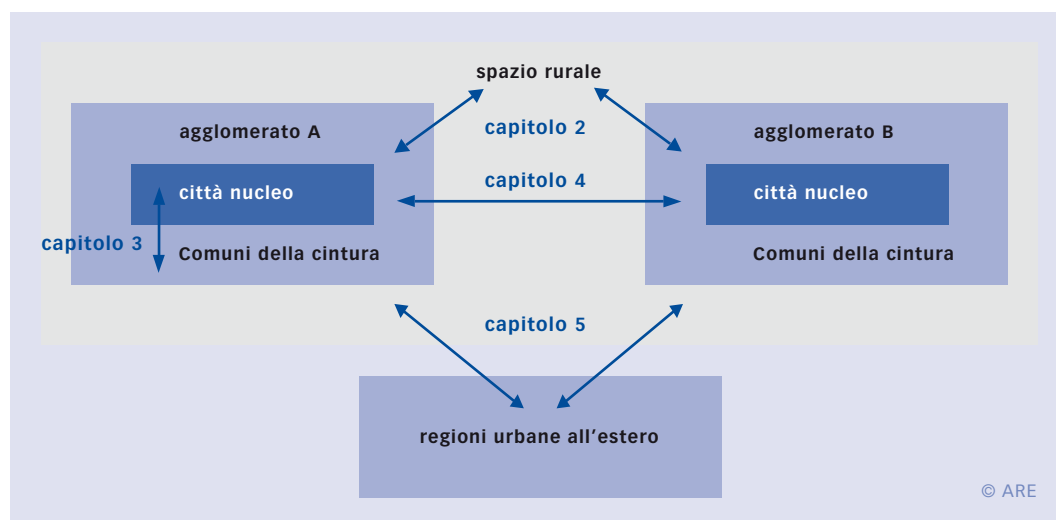
Struttura interna degli agglomerati svizzeri. Nel capitolo 3 vengono esposti gli elementi e le funzioni che caratterizzano le città nucleo e i Comuni della cintura in relazione all'economia, la società, l'insediamento e i trasporti. La seconda parte del capitolo è dedicata agli sviluppi registrati nelle aree parziali degli agglomerati a partire dagli anni Novanta.

Capitolo 4

Specializzazione e polarizzazione del sistema urbano svizzero. Il capitolo 4 si occupa delle differenze strutturali degli agglomerati svizzeri, presentando un'analisi della valenza degli agglomerati come sede dei posti di lavoro e come luogo di residenza, la struttura e gli sviluppi dei vari rami economici negli agglomerati grandi, medi e piccoli, nonché l'importanza delle quattro principali zone d'interconnessione urbana nel contesto globale svizzero.

Capitolo 5

Classificazione dei grandi centri svizzeri a livello europeo. Il capitolo finale presenta come sono posizionati, rispetto alle grandi regioni urbane europee, i grandi centri di Zurigo, Ginevra, Basilea, Berna e Losanna in merito a diversi indicatori (capacità economica, concentrazione delle funzioni decisionali, capacità innovativa, ecc.).



2. Sviluppo degli spazi urbani in Svizzera

Oltre al progresso tecnico, alla crescente mobilità, alla globalizzazione e ai cambiamenti sociali, l'urbanizzazione rientra tra gli sviluppi più significativi registrati nel corso del ventesimo secolo. Il presente capitolo illustra gli sviluppi degli spazi urbani svizzeri a partire dagli anni Ottanta, confrontandoli poi con lo spazio rurale.

2.1 Urbanizzazione

Nel corso del ventesimo secolo l'immagine delle città svizzere è radicalmente mutata. L'espansione edilizia delle città ha raggiunto i limiti politici ed amministrativi urbani, penetrando nelle località periferiche. Sono nati così agglomerati che oggi, spesso, annoverano decine di Comuni.

2.1.1 Urbanizzazione della Svizzera dal 1980

Il federalismo svizzero ha favorito lo sviluppo di un numero relativamente grande di città di piccole e medie dimensioni. Si creano così le condizioni per un'urbanizzazione policentrica e insediamenti decentralizzati. Dalla prima metà del ventesimo secolo, la distribuzione territoriale delle città e delle grandi località ha subito solo lievi cambiamenti. A causa della crescita demografica e dei posti di lavoro, il numero delle città e degli agglomerati è in continuo aumento. Dal 1980 il paesaggio urbano svizzero ha mostrato i seguenti sviluppi (cfr. figure 4 e 5):

- Nel 1980 in Svizzera (secondo la definizione di allora) esistevano in totale 33 agglomerati e 15 città isolate. In 16 agglomerati i rispettivi capoluoghi cantonali rappresentavano la città nucleo. In 4 casi, le città isolate di allora erano un capoluogo cantonale. I 17 agglomerati restanti e le altre 11 città isolate erano diventati assi principali di collegamento grazie all'industria fiorente e al turismo oppure territori a carattere urbano grazie al loro importante ruolo di piattaforma del traffico.
- Dal 2000 la Svizzera conta complessivamente 50 agglomerati e 5 città isolate. A parte Davos, Langenthal e Martigny, tutte le città isolate degli anni Ottanta hanno ottenuto lo statuto di agglomerato. Tra il 1980 e il 2000, numerosi Comuni sono inoltre diventati città con almeno 10 000 abitanti. La maggior parte di queste città fanno oggi parte di un agglomerato. Al di fuori delle perimetrazioni dei nuovi agglomerati in forte espansione, sono perciò sorte solo singole città isolate (come ad esempio Einsiedeln, Lyss).

Fig. 4: Agglomerati e città isolate della Svizzera 1980–2000

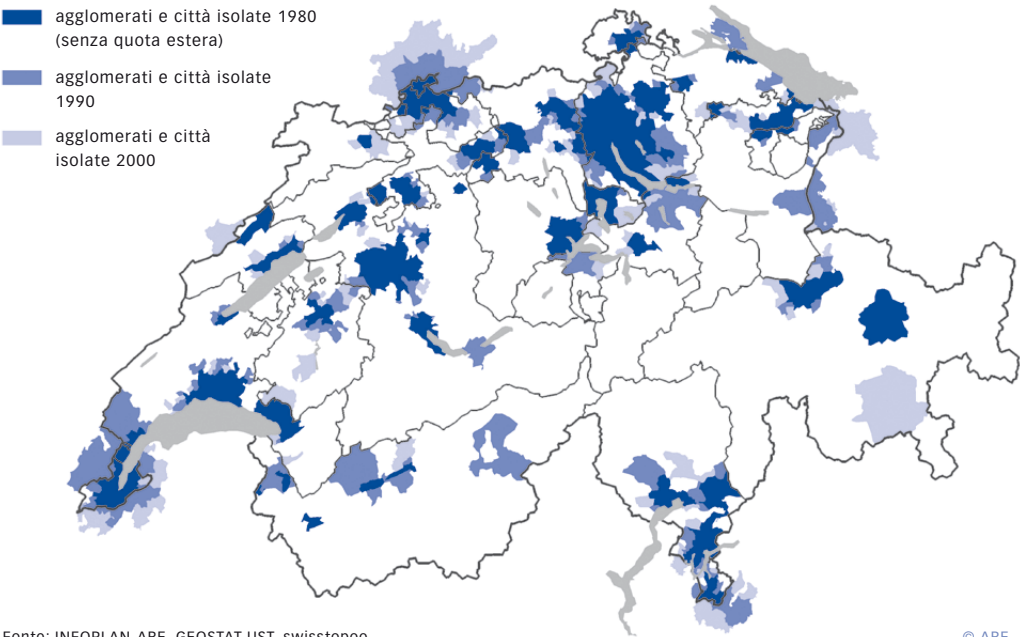


Fig. 5: Agglomerati e città isolate della Svizzera 1980–2000

| anno | numero di agglomerati | numero di Comuni | numero di città isolate | totale Comuni urbani |
|------|-----------------------|------------------|-------------------------|----------------------|
| 1980 | 33 | 502 | 15 | 517 |
| 1990 | 48 | 797 | 9 | 806 |
| 2000 | 50 | 974 | 5 | 979 |

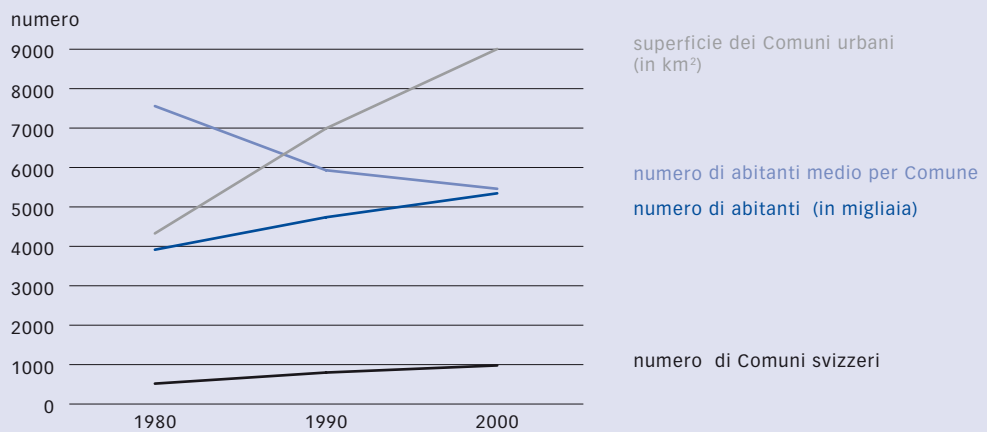
Fonte: UST, censimento federale della popolazione © ARE

2.1.2 L'importanza dello spazio urbano cresce sempre di più

L'aumento del numero di Comuni urbani si rispecchia in un forte incremento della popolazione residente in uno spazio urbano (cfr. fig. 6). Se poi, invece del numero di abitanti, prendiamo come base la superficie dei Comuni diventati urbani dal 1980, l'aumento percentuale emerge in maniera ancora più evidente. Ciò è dovuto soprattutto al fatto che, oltre ad alcune città isolate di grandi dimensioni (per es. Buchs SG), anche diversi grandi Comuni delle regioni prealpine e alpine (per es. Einsiedeln, Brig-Glis, Sion, Monthey) rientrano ora nello spazio urbano.

Con l'espansione urbana la media degli abitanti per Comune urbano è scesa da 7560 (nel 1980) a 5460 abitanti (nel 2000), poiché i Comuni che ora fanno parte di un agglomerato sono generalmente più piccoli dei Comuni della cintura che già rientravano nella delimitazione di un agglomerato.

Fig. 6: Evoluzione del grado di urbanizzazione, sulla base del numero di Comuni, abitanti e superficie dei Comuni nello spazio urbano 1980-2000

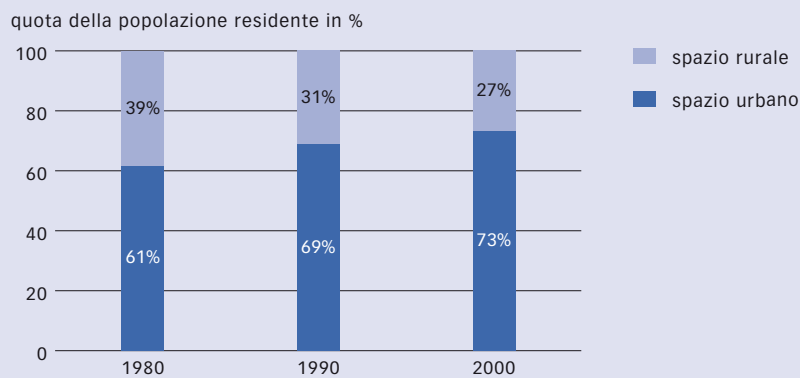


i calcoli non tengono conto dei Comuni esteri

Fonte: UST, censimento federale della popolazione

© ARE

Fig. 7: Percentuale della popolazione urbana residente rispetto al totale della Svizzera 1980-2000



Fonte: UST, censimento federale della popolazione

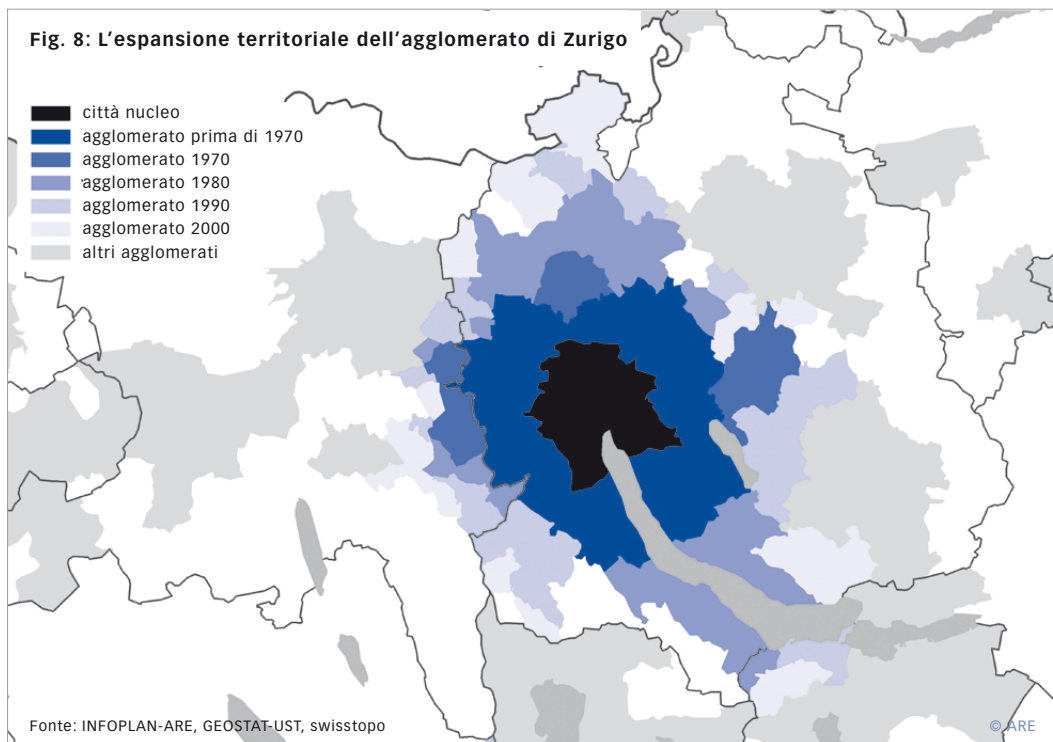
© ARE

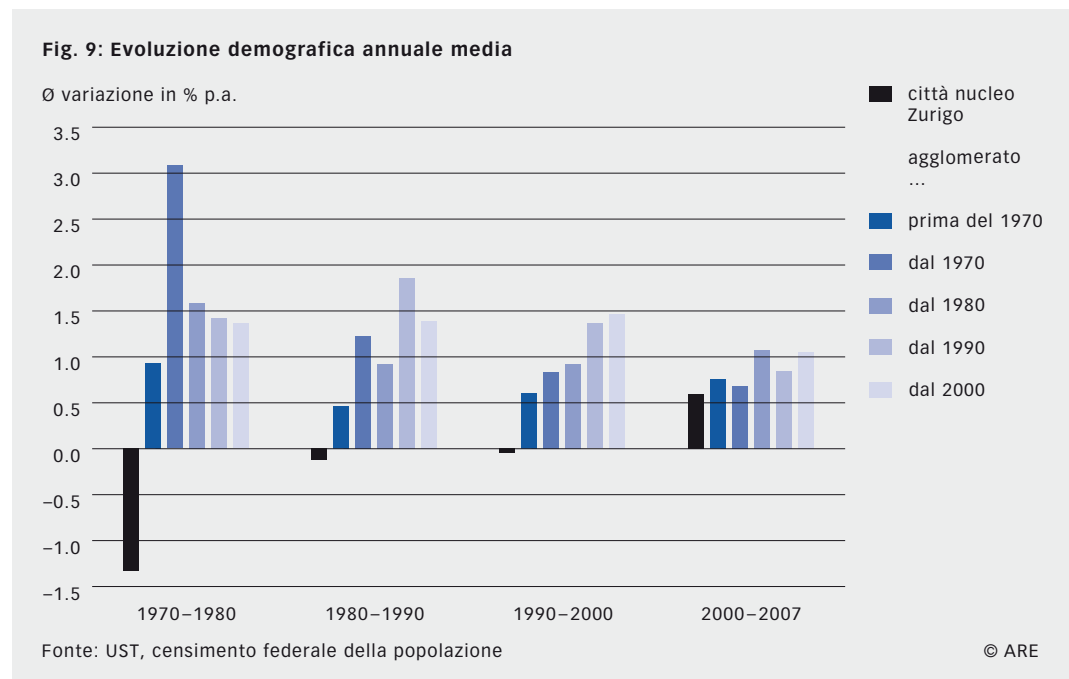
Negli ultimi due decenni, con l'espansione edilizia lo spazio urbano svizzero ha acquisito maggiore importanza anche rispetto al numero di abitanti (cfr. fig. 7): se nel 1980 circa 6 abitanti su 10 vivevano nello spazio urbano, nel 1990 questa percentuale sfiorava il 70% e nel 2000 ha raggiunto il 73%.

Excursus 1: Crescita degli agglomerati sull'esempio del grande agglomerato di Zurigo

Sulla base dei dati relativi all'agglomerato di Zurigo, si può illustrare in modo esemplare come, con la crescente urbanizzazione, il relativo incremento demografico, nel corso dei decenni, sia passato dai Comuni vicini alla città ai Comuni più esterni della corona dell'agglomerato. Negli anni Settanta è stata soprattutto la città nucleo a registrare un calo demografico, mentre la crescita si è manifestata in particolare nei Comuni vicini al centro, che proprio dal 1970 fanno parte dell'agglomerato di Zurigo. Negli anni Ottanta e poi soprattutto negli anni Novanta, le percentuali della crescita demografica si sono spostate dal centro, raggiungendo quindi quei Comuni che dal 1990 (o addirittura da più tardi) fanno parte dell'agglomerato. Dal 2000, invece, le differenze di sviluppo tra i vari Comuni della cintura si sono assottigliate; l'agglomerato nel suo complesso cresce per così dire allo stesso passo. Perfino la città nucleo di Zurigo, che negli anni Ottanta e Novanta ha conosciuto un periodo di stagnazione per quel che riguarda la demografia, registra ora un tasso di crescita quasi identico alle diverse «corone» dell'agglomerato zurighese.

Fig. 8: L'espansione territoriale dell'agglomerato di Zurigo





In breve

- La crescita demografica degli ultimi 25 anni si è evoluta di pari passo con la continua urbanizzazione della Svizzera: un fenomeno osservato in tutte le economie nazionali in crescita.
- Nel periodo 1980–2000 il grado di urbanizzazione in Svizzera – commisurato alla percentuale di popolazione che vive nello spazio urbano – è passato dal 61% al 73%.
- Con la progressiva urbanizzazione, le città isolate di allora sono diventate piccoli agglomerati. Nel contempo numerosi Comuni situati all'interno dello spazio urbano hanno superato la soglia statistica dei 10 000 abitanti, ottenendo così lo stato di «città».

2.2 La dinamica demografica e dei posti di lavoro nello spazio urbano e nello spazio rurale a partire dagli anni Ottanta

In Svizzera gli ultimi decenni sono stati contrassegnati da una continua crescita demografica. In questo periodo lo sviluppo economico ha però dovuto subire importanti fluttuazioni con ripercussioni sull'intensità della crescita demografica. L'evoluzione demografica e dei posti di lavoro nello spazio urbano e nello spazio rurale ha perciò palesato differenze molto accentuate.

La dinamica economica generale influenza in maniera decisiva lo sviluppo dei vari spazi della Svizzera. La crescita economica comporta un maggiore fabbisogno di forza lavoro e, nel caso della Svizzera, di un maggiore afflusso di immigrati. In questa fase si è registrata anche una crescita demografica. Se il prodotto interno lordo si ripercuote direttamente sull'offerta di lavoro, la dinamica demografica reagisce solo debolmente e con forte ritardo alle fluttuazioni economiche (cfr. Excursus 2).

Excursus 2: Fasi di sviluppo dell'economia svizzera dal 1980

Fase di crescita 1980–1991. Alla recessione economica della fine degli anni Settanta ha fatto seguito dapprima, all'inizio degli anni Ottanta, una moderata ripresa, seguita poi, a partire dal 1985, da un forte boom economico con un saldo migratorio positivo e una continua crescita dei posti di lavoro e degli abitanti.

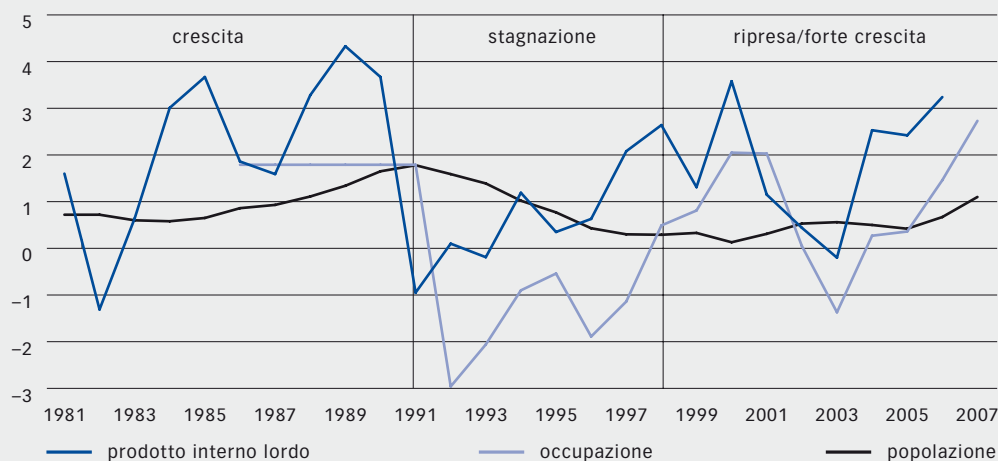
Stagnazione economica 1992–1997. I problemi sui mercati finanziari e immobiliari internazionali hanno portato, all'inizio degli anni Novanta, a un forte raffreddamento economico. Il valore aggiunto e i redditi stagnavano. Nelle imprese sono stati cancellati, in pochi anni, decine di migliaia di posti di lavoro. A causa della scarsa offerta lavorativa, il saldo migratorio ha subito una contrazione. Anche lo sviluppo demografico ha perciò rallentato la sua crescita.

Ripresa e boom economico dal 1998. Verso la fine dello scorso decennio – a parte un temporaneo rallentamento negli anni 2001–2003 – l'economia svizzera ha conosciuto un nuovo periodo di forte crescita.

Fig. 10: Fasi di sviluppo dell'economia svizzera dal 1980

andamento annuale del PIL, dell'occupazione e della demografia in Svizzera

variazione in %



Fonte: UST, censimento della popolazione, censimento delle aziende, contabilità nazionale

© ARE

2.2.1 Dinamiche divergenti nello spazio urbano e rurale

Come sono evoluti i posti di lavoro e lo sviluppo demografico nello spazio urbano e nello spazio rurale in queste tre fasi?³

Fase di crescita 1980–1991. Nel periodo 1985–1991⁴, con un +1,7% all’anno, la crescita del numero di posti di lavoro nello spazio urbano (secondo la delimitazione 2000 degli agglomerati) è risultata più contenuta rispetto allo spazio rurale (+2,1%). Anche la crescita demografica annua è sempre stata più bassa nello spazio urbano (cfr. fig. 11). Lo spazio rurale acquisisce così maggiore dinamicità nei confronti dello spazio urbano.

Stagnazione 1992–1997. Con la recessione economica all’inizio degli anni Novanta, dal 1992 al 1995, nell’industria e nel terziario si è perso circa il 9% di posti di lavoro sia nello spazio urbano che in quello rurale. Se lo spazio urbano, tra il 1992 e il 1995, ha registrato flessioni annuali ancora più forti, lo spazio rurale, nei tre anni seguenti, si è visto confrontato con cali percentuali più elevati. In entrambi gli spazi, come conseguenza della contrazione sul mercato del lavoro, la crescita demografica è scesa anno dopo anno in modo netto. Il tasso di crescita annuale dello spazio rurale si è conformato successivamente a quello dello spazio urbano.

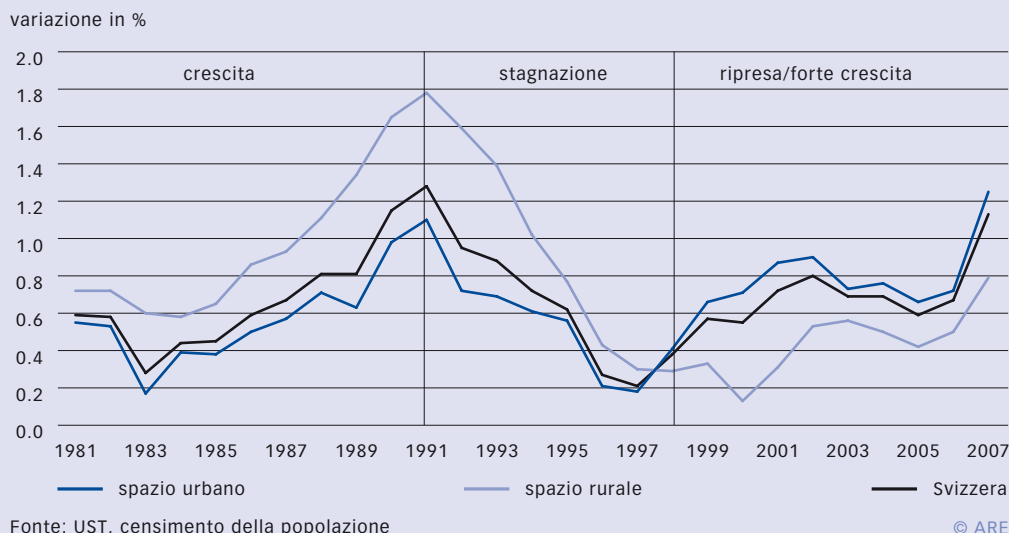
Ripresa e boom economico dal 1998. Nel triennio 1998–2001 la crescita annuale dei posti di lavoro registrata nello spazio urbano (in media +1,8%) è stata più del doppio rispetto a quella dello spazio rurale (+0,8%). Nel periodo 2001–2005 il numero di posti di lavoro si è poi stabilizzato in entrambi gli spazi.

Per quel che riguarda la crescita demografica, già a partire dal 1998 la ripresa economica ha comportato una crescita percentuale della popolazione nello spazio urbano, mentre nello spazio rurale questa crescita è rimasta ad un livello piuttosto contenuto. Dal 1998 il tasso annuale di crescita demografica nello spazio urbano è sempre stato di 0,2–0,4 punti percentuali più elevato rispetto a quello dello spazio rurale.

Se la dinamica demografica e dei posti di lavoro negli anni Ottanta e Novanta è stata più accentuata nello spazio rurale, alla fine degli anni Novanta è stato di nuovo lo spazio urbano a registrare i tassi di crescita annuali più elevati. Le ragioni principali di questa inversione di tendenza vanno ricercate nell’internazionalizzazione e nel cambiamento strutturale dell’economia che hanno rivalorizzato le città come polo commerciale, dei servizi e dei posti di lavoro. Anche la riqualifica, in nuove zone residenziali o per i servizi, delle aree industriali dismesse in prossimità dei centri ha contribuito a questa evoluzione.

³ A differenza del capitolo 2.1, nel presente capitolo lo spazio urbano viene considerato secondo le delimitazioni che si rifanno allo stato del 2000.

⁴ Per il 1980 non ci sono dati sull’occupazione.

Fig. 11: Crescita annuale della popolazione residente permanente 1981–2007

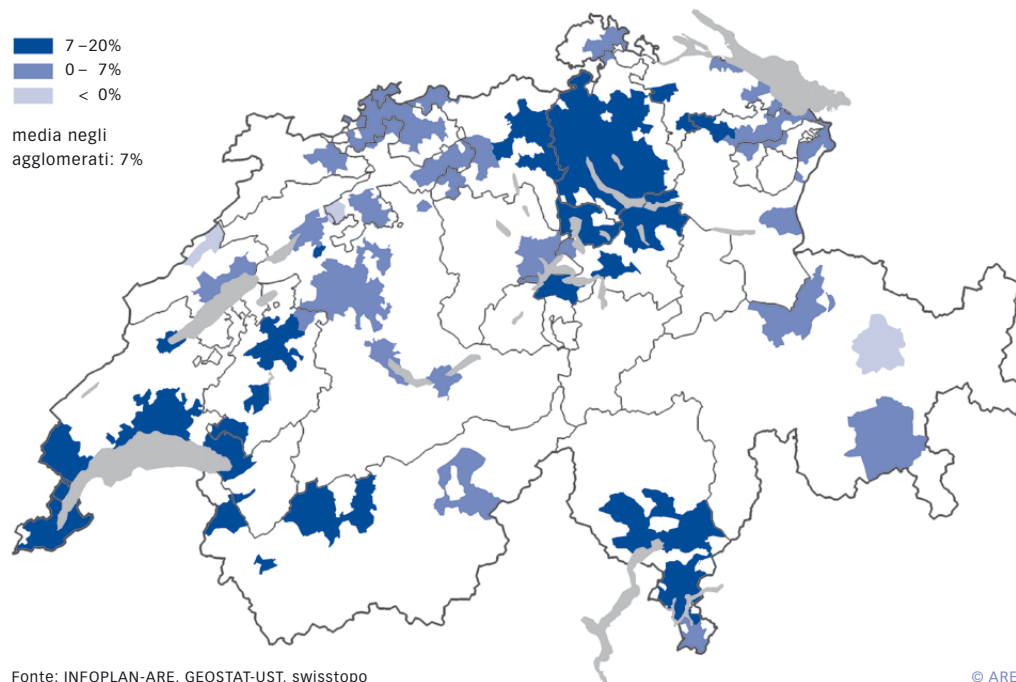
2.2.2 Diverse dinamiche di crescita degli agglomerati e delle città isolate svizzere

La dinamica demografica e dei posti di lavoro nei vari agglomerati e nelle città isolate diverge a volte in modo sostanziale dalla tendenza generale registrata nello spazio urbano (cfr. fig. 12 e 13).

Per quel che riguarda il numero di abitanti, nel periodo dal 1998 al 2005 dei 55 agglomerati e città isolate della Svizzera 30 sono cresciuti al di sopra della media nazionale e 22 al di sotto. Tre agglomerati (Grenchen, La Chaux-de-Fonds–Le Locle e Davos) hanno addirittura registrato una contrazione della crescita demografica.

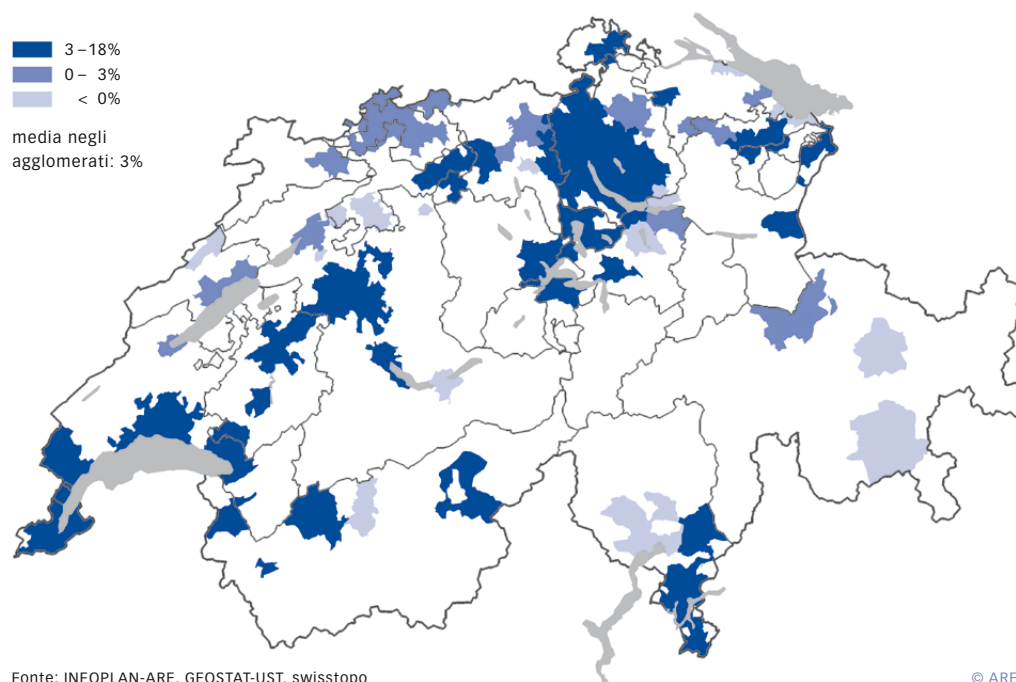
Per i posti di lavoro, 19 agglomerati e città isolate hanno una percentuale di crescita superiore alla media svizzera, mentre 21 hanno evidenziato valori relativi più bassi. In 15 casi si è registrato un calo del numero dei posti di lavoro.

Tra la dinamica demografica e quella dei posti di lavoro rilevata nei singoli agglomerati e nella città isolate non vi è nessuna relazione diretta. Se nell'ambito demografico sono emerse differenze sovraregionali (vedi uno sviluppo relativamente favorevole nelle grandi aree urbane di Zurigo e di Ginevra-Losanna, nella regione Friburgo-Bulle, nel Basso Vallese e in Ticino), per i posti di lavoro le fluttuazioni variano, nelle diverse regioni del Paese, da agglomerato ad agglomerato. La struttura economica e l'attrattiva dei rispettivi Comuni dell'agglomerato per l'implementazione di imprese (soprattutto in considerazione di fattori quali i collegamenti e la situazione dei trasporti, la qualità del mercato del lavoro, le infrastrutture pubbliche, l'onere fiscale e le condizioni quadro statali) rivestono un ruolo fondamentale.

Fig. 12: Crescita annuale della popolazione residente permanente 1998–2007

Fonte: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-UST, swisstopo

© ARE

Fig. 13: Crescita annuale della popolazione residente permanente 1998–2005

Fonte: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-UST, swisstopo

© ARE

In breve

- ▶ Negli anni Ottanta e Novanta il tasso di crescita annuale della popolazione e dei posti di lavoro nello spazio urbano della Svizzera risultava in parte nettamente inferiore a quello registrato nello spazio rurale.
- ▶ Gli ultimi anni del ventesimo secolo sono stati caratterizzati da una inversione di tendenza a favore dello spazio urbano: dal 1998 la crescita annuale della popolazione e dei posti di lavoro nello spazio urbano è risultata di 0,3–0,4 punti percentuali più elevata di quella dello spazio rurale.
- ▶ Negli ultimi 10 anni, il numero di abitanti e di posti di lavoro negli agglomerati svizzeri si è evoluto a macchia di leopardo. Crescite superiori alla media come sedi di posti di lavoro e luoghi di residenza si sono registrate soprattutto negli agglomerati dell'area di Zurigo, della Svizzera centrale, del Lago Lemano e in Ticino.

2.3 Superfici d'insediamento

In Svizzera il suolo è una risorsa estremamente limitata. Ciò vale in particolare per le superfici adatte all'edilizia, agli impianti di trasporto e all'agricoltura. Qui di seguito viene illustrato in che modo si utilizzano le superfici all'interno degli agglomerati e quali evoluzioni si possono constatare al riguardo.

La statistica della superficie fornisce dati sulle dimensioni delle superfici d'insediamento

La statistica della superficie suddivide le superfici d'insediamento in aree edificate (abitazioni, servizi), aree industriali e commerciali, superfici del traffico e superfici particolari come cave di ghiaia, impianti di depurazione delle acque di scarico, impianti per l'approvvigionamento energetico, zone verdi e di riposo nelle aree d'insediamento.

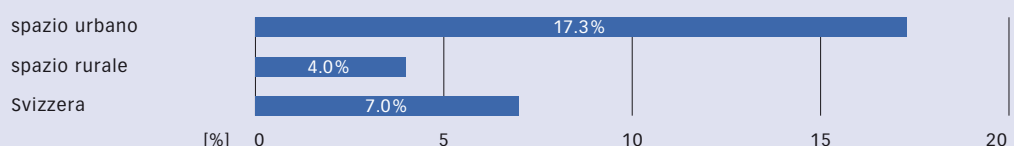
Il rilevamento dell'intera superficie d'insediamento della Svizzera richiede molti anni. Attualmente sono disponibili dati relativi agli anni 1979–1985 e 1992–1997, nonché, finora solo per la parte occidentale della Svizzera, per gli anni 2004–2006.

2.3.1 Dimensioni e struttura delle superfici d'insediamento

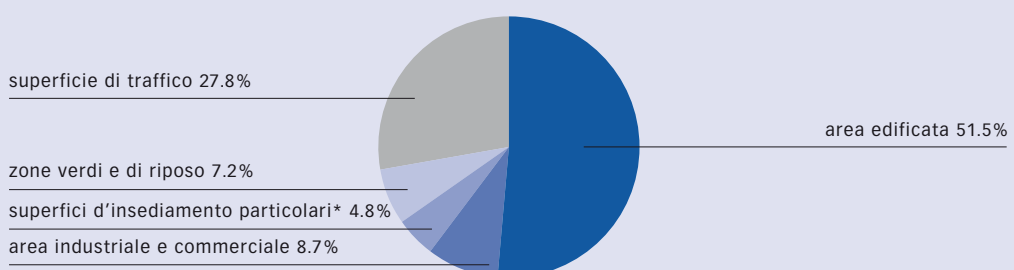
Secondo la statistica della superficie 1992/1997, il 7% del suolo svizzero è costituito da superfici d'insediamento. Questa percentuale sale al 17% nello spazio urbano ed è chiaramente al di sopra della media svizzera. Sempre nello spazio urbano, le superfici edificate e industriali costituiscono il 61%, mentre quelle del traffico il 28% delle superfici d'insediamento (cfr. fig. 14).

Fig. 14: Utilizzazione delle superfici d'insediamento secondo i tipi di spazio (statistica della superficie 1992/97)

Quota delle superfici d'insediamento



Superficie d'insediamento nello spazio urbano (totale: 155 962 ettari)



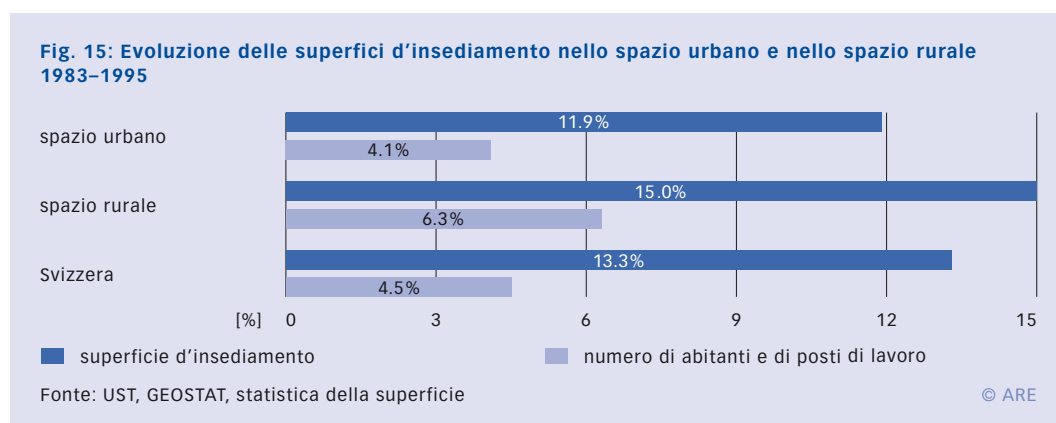
* le superfici d'insediamento particolari comprendono superfici per impianti di approvvigionamento e di smaltimento come discariche, cave di ghiaia, cantieri, impianti per lo smaltimento delle acque di scarico e per l'approvvigionamento energetico, ecc.

Fonte: UST, GEOSTAT, statistica della superficie

© ARE

2.3.2 Incremento delle superfici d'insediamento

In Svizzera, nei circa dodici anni trascorsi tra i due rilevamenti del 1979/85 e 1992/97, le superfici d'insediamento sono aumentate del 13%. In percentuale, l'incremento nello spazio rurale è stato maggiore (+15%) di quello nello spazio urbano (+12%) (cfr. fig. 15).



2.3.3 Intensità di utilizzazione in aumento o in calo?

L'incremento delle superfici d'insediamento è maggiore del tasso di incremento demografico e dei posti di lavoro. In altre parole, oggi si utilizza una superficie d'insediamento per abitante e per posto di lavoro maggiore rispetto a venti anni fa. L'intensità di utilizzazione è quindi nel complesso diminuita. Ciò vale sia per lo spazio urbano che per lo spazio rurale. Nel primo, la superficie edificata media è passata da 193 m² a 204 m² per abitante e posto di lavoro.

L'incremento delle superfici d'insediamento varia a seconda del tipo di utilizzazione (cfr. fig. 16). A contribuire in modo significativo a quest'incremento sono state le aree edificate, le aree industriali e le aree commerciali:

- nel caso delle aree edificate hanno svolto un ruolo determinante da una parte l'accresciuto fabbisogno di superficie abitabile, dall'altra i cambiamenti strutturali nell'economia (ad es. concentrazione di unità aziendali periferiche in nuovi edifici in zone verdi, espansione dei servizi sanitari e sociali, maggiore fabbisogno di superficie nell'ambito degli uffici);
- nel settore industriale e commerciale, per via della recessione all'inizio degli anni Novanta, diverse aree industriali e commerciali sono state dismesse o sono rimaste in parte vuote a causa della chiusura di aziende. Ne risulta in media un incremento significativo delle superfici d'insediamento utilizzate per persona occupata.

Se l'intensità di utilizzazione è diminuita dal punto di vista della superficie d'insediamento media per abitante e posto di lavoro, sotto altri aspetti si riscontra invece una certa tendenza alla densificazione e allo sviluppo centripeto. Considerando infatti non soltanto la crescita demografica, ma anche l'incremento della superficie individuale per abitante (cfr. cap. 3.3.2), negli ultimi venti anni circa l'incremento della superficie d'insediamento è stato indubbiamente meno forte rispetto a quello di tutti i tipi di superfici. Un discorso simile vale per le superfici di traffico: in termini percentuali, esse sono aumentate maggiormente rispetto alla popolazione e al numero di occupati, ma in misura minore rispetto al volume di traffico negli ultimi vent'anni. Da quest'altro punto di vista, si constata quindi una crescente intensità di utilizzazione delle superfici d'insediamento.

Fig. 16: Superfici d'insediamento per abitante (ab.) e posto di lavoro (p.)* nello spazio urbano a seconda del tipo di utilizzazione

| | 1979/85 | 1992/97 | variazione |
|---|------------------------------|------------------------------|------------|
| area edificata | 96.7 m ² /ab.+p. | 105.0 m ² /ab.+p. | 8.6 % |
| area industriale e commerciale | 15.4 m ² /ab.+p. | 17.7 m ² /ab.+p. | 15.2 % |
| superficie di traffico | 55.6 m ² /ab.+p. | 56.6 m ² /ab.+p. | 1.7 % |
| zone verdi e di riposo | 13.6 m ² /ab.+p. | 14.6 m ² /ab.+p. | 7.7 % |
| superfici d'insediamento particolari ** | 11.5 m ² /ab.+p. | 9.8 m ² /ab.+p. | -14.9 % |
| totale superfici d'insediamento (spazio urbano) | 192.8 m ² /ab.+p. | 203.8 m ² /ab.+p. | 5.7 % |

* per occupati a tempo pieno (equivalente a tempo pieno)

** le superfici d'insediamento particolari comprendono superfici per impianti di approvvigionamento e di smaltimento come discariche, cave di ghiaia, cantieri, impianti per lo smaltimento delle acque di scarico e per l'approvvigionamento energetico, ecc.

Fonte: UST, GEOSTAT, statistica della superficie, statistica della popolazione, censimento federale delle aziende

© ARE

2.3.4 Prime cifre della nuova statistica delle superfici 2004/2009

Attualmente l'Ufficio federale di statistica (UST) sta elaborando la terza statistica delle superfici (2004/2009). Poiché le vedute aeree sono disponibili in tempi diversi, il rilevamento del territorio svizzero è effettuato da ovest a est. Nel frattempo sono già state rilevate molte aree della Svizzera occidentale e dell'Altopiano occidentale. Per motivi di statistica, non è possibile effettuare un'estrapolazione dei dati per tutto il territorio.

Le aree della Svizzera occidentale che sono già state valutate hanno registrato nel complesso un rallentamento dell'urbanizzazione nel periodo 1993–2005, che tuttavia era leggermente al di sopra della media svizzera nel periodo precedente 1981–1993.

Sempre nella Svizzera occidentale, le superfici d'insediamento all'interno dello spazio urbano si sono stabilizzate a circa 200 m² per abitante e posto di lavoro. Nel periodo precedente (1981–1993), questo valore era aumentato in modo abbastanza marcato. Nello spazio urbano, le superfici d'insediamento per abitante hanno continuato a registrare un forte incremento.

In breve

- A partire dagli anni Ottanta, l'intensità di utilizzazione dello spazio urbano
 - è diminuita, se si confronta l'aumento demografico e dei posti di lavoro in termini percentuali con l'incremento delle superfici d'insediamento che è notevolmente più forte;
 - è aumentata, se si confronta l'incremento totale di superfici abitabili e superfici economiche utili con l'incremento in percentuale delle superfici di aree edificate, aree industriali e commerciali.
- Gli attuali dati della statistica della superficie disponibili per la Svizzera occidentale indicano una stabilizzazione delle superfici d'insediamento per abitante nelle aree urbane locali.

2.4 Interconnessione tra città e campagna

Tra agglomerati e spazi rurali vi sono relazioni molto intense. Lo si vede in particolare nel traffico mattutino e serale, quando gli occupati e le persone in formazione fanno la spola tra il loro domicilio nello spazio rurale e il luogo di lavoro o di formazione nella città più vicina o in un Comune della cintura urbana. L'interconnessione tra città e campagna è diventata più forte anche nel settore del tempo libero.

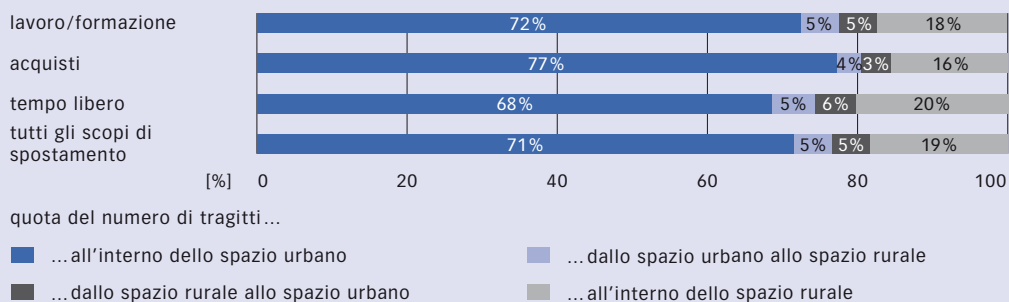
Nell'ambito dell'incremento della mobilità e della sempre maggiore separazione sul territorio tra le funzioni di base «abitazione», «lavoro», «acquisti», «formazione» e «riposo/tempo libero», le interconnessioni tra spazi urbani e spazi rurali si sono costantemente rafforzate. Lo dimostrano le statistiche sui pendolari del censimento federale della popolazione nonché i microcensimenti sul comportamento nel traffico in Svizzera. Questi ultimi forniscono un quadro più completo dei flussi di traffico tra lo spazio urbano e quello rurale.

2.4.1 Città e campagna come mete di diverse attività

In Svizzera si percorrono in media 37,3 chilometri al giorno pro capite. I residenti di una città nucleo o di una zona centrale restante percorrono in media 33–35 chilometri al giorno. Coloro che partono invece dall'agglomerato restante e dallo spazio rurale ne percorrono di più, ovvero 39 o quasi 42 chilometri.

La maggior parte dei tragitti effettuati in Svizzera (circa il 90%) inizia e finisce all'interno dello stesso spazio (vale a dire o in quello urbano o in quello rurale; cfr. fig. 17). I tragitti tra lo spazio urbano e lo spazio rurale e viceversa costituiscono in media solo il 10% circa dell'insieme dei tragitti, considerati tutti gli scopi degli spostamenti. Le quote di questi ultimi variano di poco. Le maggiori interconnessioni si registrano tra città e campagna nel tempo libero (quota dei tragitti: 11%), seguite dai flussi pendolari nel settore del lavoro e della formazione. (10%).

Fig. 17: Quota del numero di tragitti tra punto di partenza e punto di arrivo nello spazio urbano e nello spazio rurale 2005



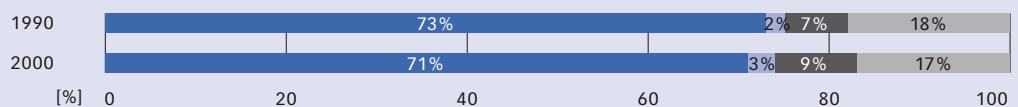
Fonte: UST/ARE, microcensimento sul comportamento nel traffico 2005; base: 105 827 tragitti interni © ARE

2.4.2 Rafforzamento delle interconnessioni tra città e campagna

Negli ultimi decenni, la quota di occupati il cui posto di lavoro si trova in un Comune diverso da quello di residenza è passata in tutta la Svizzera da circa il 41% nel 1980 al 57% nel 2000. Ciò riguarda in misura simile tanto lo spazio urbano quanto lo spazio rurale.

La quota degli occupati con un tragitto di lavoro dallo spazio urbano a quello rurale e viceversa è piuttosto marginale (cfr. fig. 18). Tuttavia, tra il 1990 e il 2000, essa è passata dal 9% al 12% rispetto all'insieme dei tragitti di lavoro, ovvero, in cifre assolute, da 328 000 a 429 000 pendolari (+31%) (cfr. fig. 19).

Fig. 18: Quota degli occupati con tragitti di lavoro all'interno di e tra tipi di spazi 1990/2000*



numero di occupati con tragitto di lavoro...

- ...all'interno dello spazio urbano
- ...dallo spazio urbano allo spazio rurale
- ...dallo spazio rurale allo spazio urbano
- ...all'interno dello spazio rurale

* 100% = tutti gli occupati in Svizzera con luogo di lavoro noto, compresi i tragitti per motivi di lavoro all'interno del proprio Comune di residenza

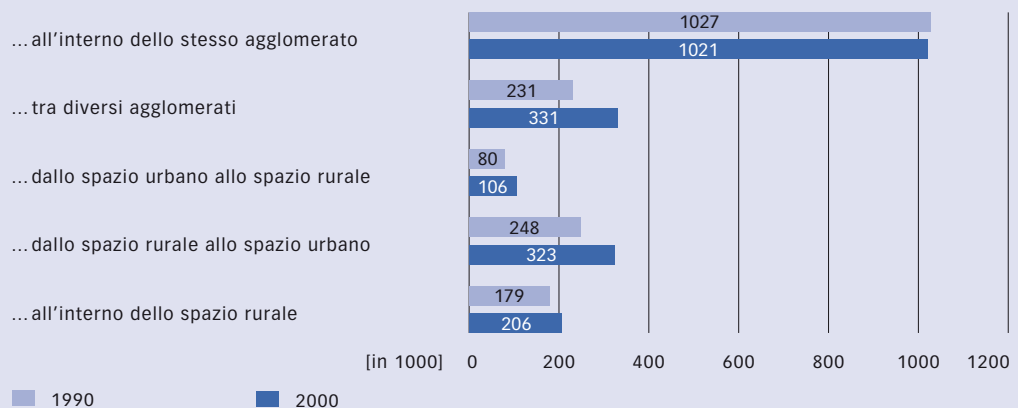
Fonte: UST, censimento federale della popolazione 2000, statistica dei pendolari

© ARE

Secondo il censimento federale della popolazione, un aumento paragonabile e addirittura più massiccio, ovvero da 231 000 a 331 000 persone (+44%), è stato registrato solo nei flussi di pendolari tra i diversi agglomerati. Inoltre attualmente, tra lo spazio urbano e lo spazio rurale e viceversa, fa la spola più del doppio di occupati rispetto ai flussi di pendolari che si spostano tra i Comuni all'interno dello spazio rurale.

Fig. 19: Evoluzione degli occupati che fanno la spola tra i diversi tipi di spazio dal 1990 al 2000*

numero di pendolari con tragitto di lavoro...



* senza occupati il cui posto di lavoro si trova nel loro Comune di residenza, poiché le statistiche non li considerano pendolari

Fonte: UST, censimento federale della popolazione, statistica dei pendolari

© ARE

In breve

- ▶ Solo il 12% dei tragitti percorsi da persone residenti nello spazio urbano e nello spazio rurale a scopo di lavoro, formazione, per acquisti e per il tempo libero, è compiuto dallo spazio rurale allo spazio urbano o viceversa dallo spazio urbano allo spazio rurale.
- ▶ Dal punto di vista del traffico, negli ultimi decenni le interconnessioni tra lo spazio urbano e lo spazio rurale si sono tuttavia intensificate, come dimostra la statistica dei pendolari. Nel 2000, tra lo spazio rurale e lo spazio urbano hanno fatto la spola per motivi di lavoro più pendolari rispetto a quelli che si spostano tra i Comuni all'interno dello spazio rurale.

3. Struttura interna degli agglomerati svizzeri

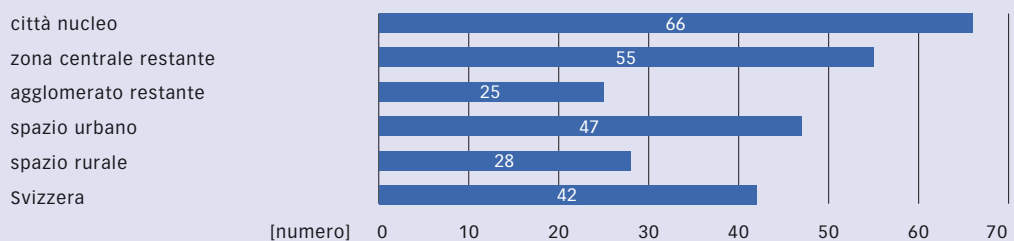
3.1 Abitare e lavorare nelle città nucleo e nei Comuni della cintura

Le funzioni «lavorare» e «abitare» non sono ripartite in modo omogeneo sul territorio. Le città nucleo e le città isolate, per tradizione, sono molto importanti come piazze economiche e insediamenti di posti di lavoro. Tuttavia, la progressiva urbanizzazione ha fatto incrementare l'attrattiva dei Comuni della cintura delle città nucleo per le imprese, attirando inoltre numerosi posti di lavoro.

3.1.1 Mix differenziato di luoghi di lavoro e di residenza nelle aree parziali dello spazio urbano

Nello spazio urbano si rilevano in media 47 posti di lavoro (cfr. fig. 20) per 100 abitanti. Le differenze tra la categoria delle città nucleo e quella dei Comuni della cintura appaiono chiare ed evidenti. La quota relativa alle città nucleo è pari a 66 posti di lavoro, mentre nei Comuni della cintura si registra una media di soli 34 posti di lavoro per 100 abitanti (55 nella zona centrale restante, 25 negli altri spazi dell'agglomerato). La quota rilevata negli altri Comuni degli agglomerati è addirittura inferiore a quella rilevata nelle zone rurali (28).

Fig. 20: Numero di posti di lavoro per 100 abitanti secondo le aree parziali dello spazio urbano 2005

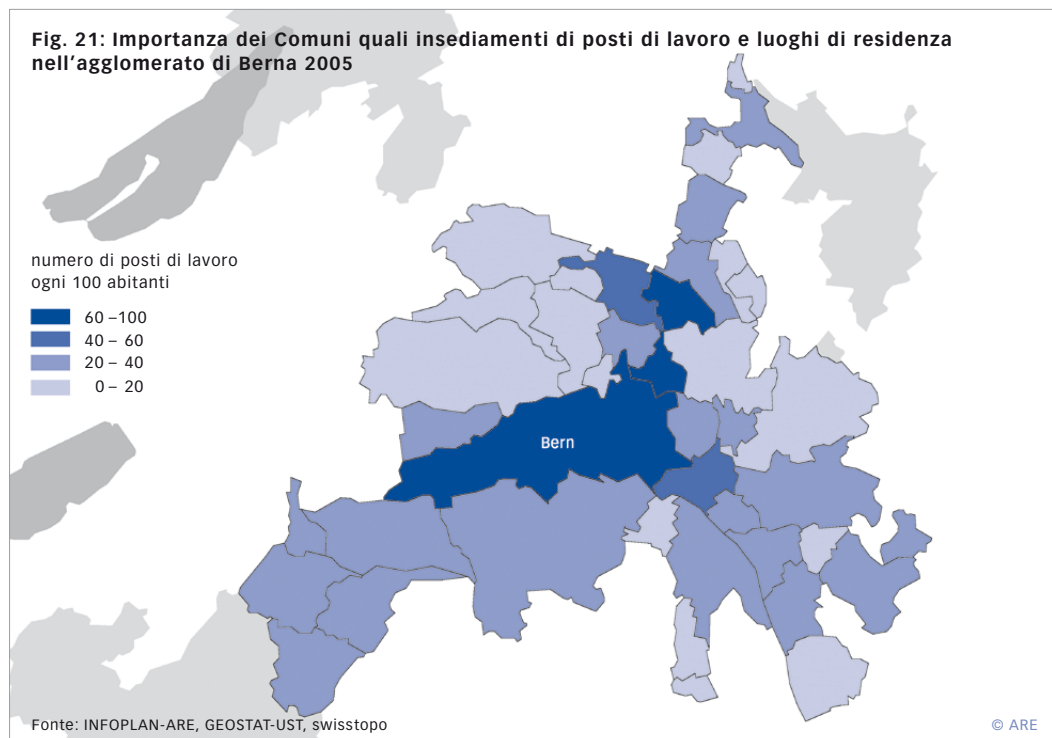


Fonte: UST, statistica della popolazione, censimento federale delle aziende

© ARE

Questi dati sottolineano i classici ruoli delle città nucleo, ovvero quelli di piazze economiche e insediamenti di posti di lavoro. Di regola più è grande l'agglomerato, maggiore è il numero di posti di lavoro nella città nucleo di riferimento. Tuttavia, soprattutto negli agglomerati più grandi le funzioni «lavorare» e «abitare» non sono ripartite in modo omogeneo sui Comuni della cintura (cfr. fig. 21). Oltre a numerosi Comuni dove prevale la funzione abitativa, ve ne sono molti altri, di solito quelli più grandi, che rappresentano anche importanti insediamenti di posti di lavoro⁵. Quest'ultimi, a sostegno delle città nucleo, svolgono anch'essi determinate funzioni di centro per i Comuni circostanti.

⁵ I Comuni d'agglomerato che costituiscono un importante insediamento di posti di lavoro rientrano nella categoria statistica «zona centrale restante».

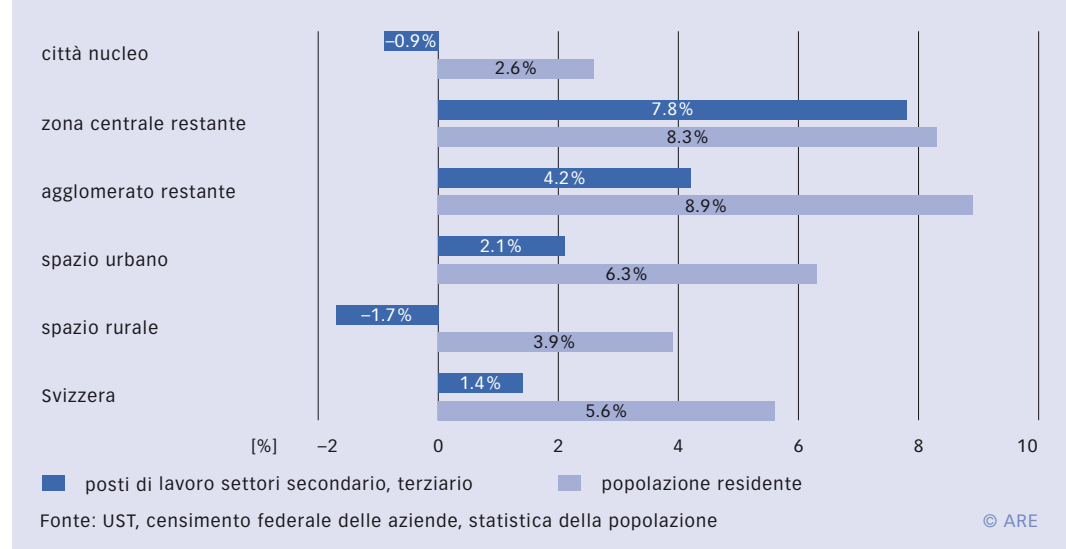


3.1.2 Dinamica variabile delle aree parziali dello spazio urbano in merito alle funzioni abitative e lavorative

La figura 22 illustra l'evoluzione delle funzioni abitative e lavorative nelle aree parziali dello spazio urbano nel periodo 1995–2005:

- Rispetto alle altre aree parziali dello spazio urbano le città nucleo hanno perso terreno sia come luogo di lavoro, sia come luogo di residenza.
- Le categorie «zona centrale restante» e «agglomerato restante» hanno registrato di gran lunga la crescita maggiore. Nella prima categoria le funzioni «lavorare» e «abitare» si sono sviluppate praticamente in modo parallelo, mentre nei Comuni situati nell'agglomerato restante (esterno) è evoluta soprattutto la funzione abitativa.

Fig. 22: Evoluzione demografica e dei posti di lavoro secondo le aree parziali dello spazio urbano 1995–2005



Siccome nel periodo 1995–2005 la popolazione residente in Svizzera è aumentata in modo più marcato (+5,6%) rispetto al numero dei posti di lavoro (+1,4%), il numero di posti di lavoro è tendenzialmente diminuito in rapporto alla popolazione (passando da 44 a 42 posti di lavoro per 100 abitanti a livello nazionale).

In breve

- Le città nucleo restano le principali piazze economiche e i principali insediamenti di posti di lavoro nello spazio urbano, mentre nella maggior parte dei Comuni della cintura continua a prevalere la funzione abitativa.
- All'interno dei grandi agglomerati svizzeri, spesso confinanti con le città nucleo, si rilevano numerosi centri piccoli o secondari, venutisi a creare per ragioni storiche, che svolgono funzioni di centro complementari per l'area urbana e i Comuni limitrofi e che rappresentano un importante insediamento di posti di lavoro.
- Dalla metà degli anni Novanta, i Comuni della cintura hanno acquisito maggiore rilievo come luoghi di lavoro e di residenza rispetto alle città nucleo.
- Contemporaneamente, in tutte le aree parziali dello spazio urbano è diminuito leggermente il rapporto tra il numero di posti di lavoro e il numero di abitanti residenti, visto che l'evoluzione demografica è stata più marcata rispetto all'aumento del numero di posti di lavoro. Soltanto nei Comuni delle zone centrali restanti si è evidenziata un'evoluzione demografica e dei posti di lavoro piuttosto equilibrata.

3.2 Caratteristiche economiche delle città nucleo e dei Comuni della cintura

Le funzioni «lavorare» e «abitare» non sono le uniche a presentare divergenze nelle aree parziali dello spazio urbano. Anche i vari rami economici sono distribuiti in maniera eterogenea nelle città nucleo e nei Comuni della cintura (cfr. fig. 23). Le differenze sono dovute alle preferenze specifiche di localizzazione di imprese e settori (ad es. la necessaria vicinanza con i clienti e le ditte fornitrici, il fabbisogno di superficie, la necessità di disporre di personale specializzato ecc.), le quali possono essere soddisfatte in modo diverso nelle varie aree parziali dello spazio urbano.

Le imprese dei vari rami economici hanno esigenze diverse per quanto concerne l'ubicazione dell'azienda. I fattori determinanti per la ricerca e la definizione dell'ubicazione sono ponderati in maniera assai differente. Per le imprese dei settori bancario e assicurativo, che svolgono attività di prima linea, sono molto importanti la vicinanza alla clientela e alle aziende terziarie specializzate, nonché un'ubicazione centrale con ottimi collegamenti. Per un'azienda di produzione del settore industriale, invece, risultano più importanti fattori quali gli impianti e le costruzioni già esistenti oppure la vicinanza ad uno svincolo autostradale.⁶ In considerazione delle diverse preferenze specifiche di localizzazione delle imprese e in base alle caratteristiche che presentano le varie aree parziali, nel corso degli ultimi decenni si sono delineati schemi di ripartizione territoriale caratteristici nel settore dell'economia.

Fig. 23: Rami economici contemplate (selezionati in base all'importanza)

| rami economici | posti di lavoro nello spazio urbano 2005 | | variazione 1995-2005 |
|--|--|------------------------------|----------------------|
| | numero | quota (spazio urbano = 100%) | |
| servizi alla collettività e amministrativi | 566 084 | 22.1% | 20% |
| commercio al dettaglio, ristoranti e alberghi, servizi personali | 391 391 | 15.3% | -8% |
| trasporti, commercio all'ingrosso, logistica | 335 196 | 13.1% | 0% |
| servizi alle imprese | 329 976 | 12.9% | 37% |
| industria d'esportazione con alto valore aggiunto | 258 425 | 10.1% | -5% |
| costruzioni | 209 847 | 8.2% | -12% |
| banche, assicurazioni | 172 422 | 6.7% | 4% |
| industria con basso valore aggiunto | 165 173 | 6.5% | -19% |
| informazione (comunicazione, posta) | 94 078 | 3.7% | -18% |
| approvvigionamento, smaltimento (incl. energia) | 37 428 | 1.5% | 6% |
| totale spazio urbano (escl. agricoltura e selvicoltura) | 2 560 020 | 100.0% | 2% |
| totale Svizzera (escl. agricoltura e selvicoltura) | 3 124 200 | | +1% |

Fonte: UST, censimento federale delle aziende

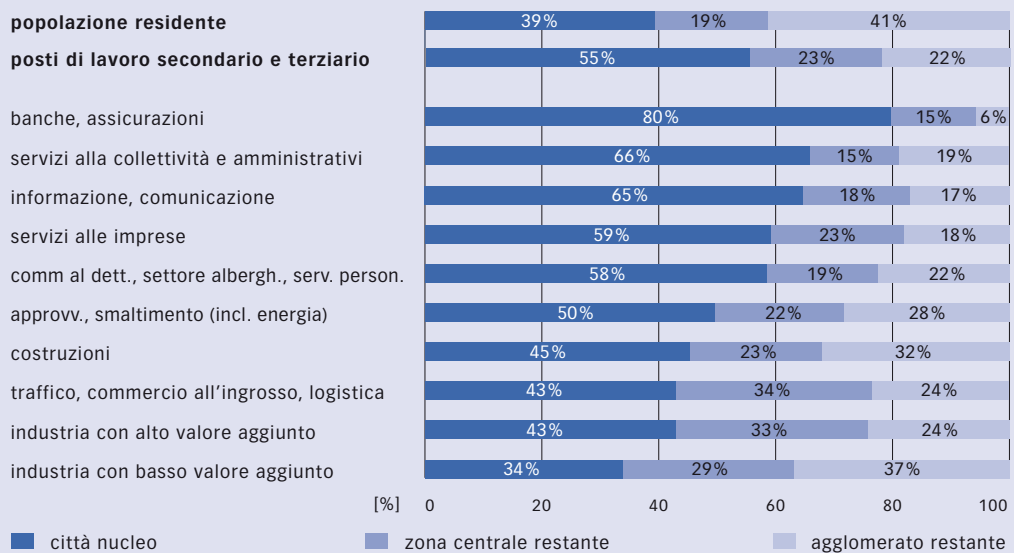
© ARE

⁶ Per la maggior parte delle imprese la disponibilità di personale specializzato rappresenta attualmente una condizione di base.

3.2.1 Schemi di ripartizione territoriale dei rami economici nello spazio urbano

Dei 2,5 milioni di posti di lavoro offerti nell'area urbana, esclusi i settori dell'agricoltura e della selvicoltura, il 55% è attribuito alle città nucleo e il 23% ai Comuni delle zone centrali restanti. Il rimanente 22% è situato nell'agglomerato restante (cfr. fig. 24). Nel settore terziario le città nucleo svizzere raggruppano in modo chiaro più della metà (58–80%) dei posti di lavoro disponibili nello spazio urbano (eccezione: trasporti, commercio all'ingrosso, logistica). Unendo quest'ultimo dato a quello dei Comuni della zona centrale restante, la quota di posti di lavoro raggiunge l'80%. Nel settore secondario, invece, le quote delle città nucleo si situano al di sotto del 50%.

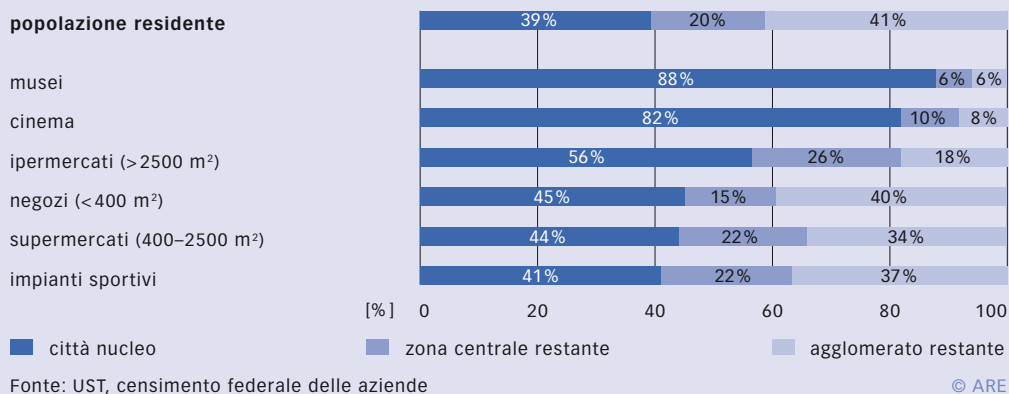
Fig. 24: Quote di posti di lavoro secondo i rami economici (secondario e terziario) nelle varie aree parziali dello spazio urbano 2005



Il settore finanziario è fortemente orientato al centro. L'80% circa dei relativi posti di lavoro nello spazio urbano si concentra nelle città nucleo. Seguono i servizi alla collettività e amministrativi (amministrazione pubblica, salute, formazione, sociale), il settore dell'informazione (telecomunicazione, posta, ecc.) e i servizi alle imprese che richiedono contatti intensi (consulenza/società fiduciarie, pianificazione, informatica, pubblicità, ecc.).

Anche le prestazioni personali (commercio al dettaglio, ristoranti e alberghi, intrattenimento/cultura/sport, servizi personali) sono caratteristiche tipiche di una città. In proporzione all'eterogeneità del settore, si rilevano importanti differenze in questo ambito (cfr. fig. 25): le offerte culturali quali cinema e musei sono concentrate oltre l'80% nelle città nucleo e l'80% degli ipermercati sono situati nelle zone centrali restanti, mentre la ripartizione degli impianti sportivi, dei supermercati e delle attività commerciali al dettaglio corrisponde all'incirca alla distribuzione demografica.

La concentrazione di posti di lavoro del terziario nelle città nucleo sottolinea il tradizionale ruolo di polo commerciale e di centro di prestazione di servizi dei centri urbani. A dipendenza della relativa grandezza, le città nucleo, oltre ad assumere una funzione di centro, svolgono anche compiti sovra-regionali e, in parte, funzioni nazionali e internazionali (cfr. cap. 4).

Fig. 25: Quota di servizi personali selezionati secondo gli spazi urbani parziali nel 2005

Una ripartizione relativamente equilibrata dei posti di lavoro (in relazione alla distribuzione demografica) è rilevata nel settore delle costruzioni, nei rami industriali strutturati prevalentemente a carattere commerciale (industria del legno e del mobile, prodotti alimentari, bevande e tabacco, costruzioni metalliche) e nel settore dell'approvvigionamento e dello smaltimento (approvvigionamento dell'acqua, trattamento delle acque reflue, smaltimento dei rifiuti, incl. energia), settori strettamente collegati alle infrastrutture comunali (cfr. fig. 24). I Comuni della zona centrale restante rivestono un ruolo altrettanto forte nell'ambito delle attività orientate principalmente sui trasporti (trasporti, commercio all'ingrosso, logistica) e dei settori industriali con alto valore aggiunto, prevalentemente nel campo dell'esportazione.

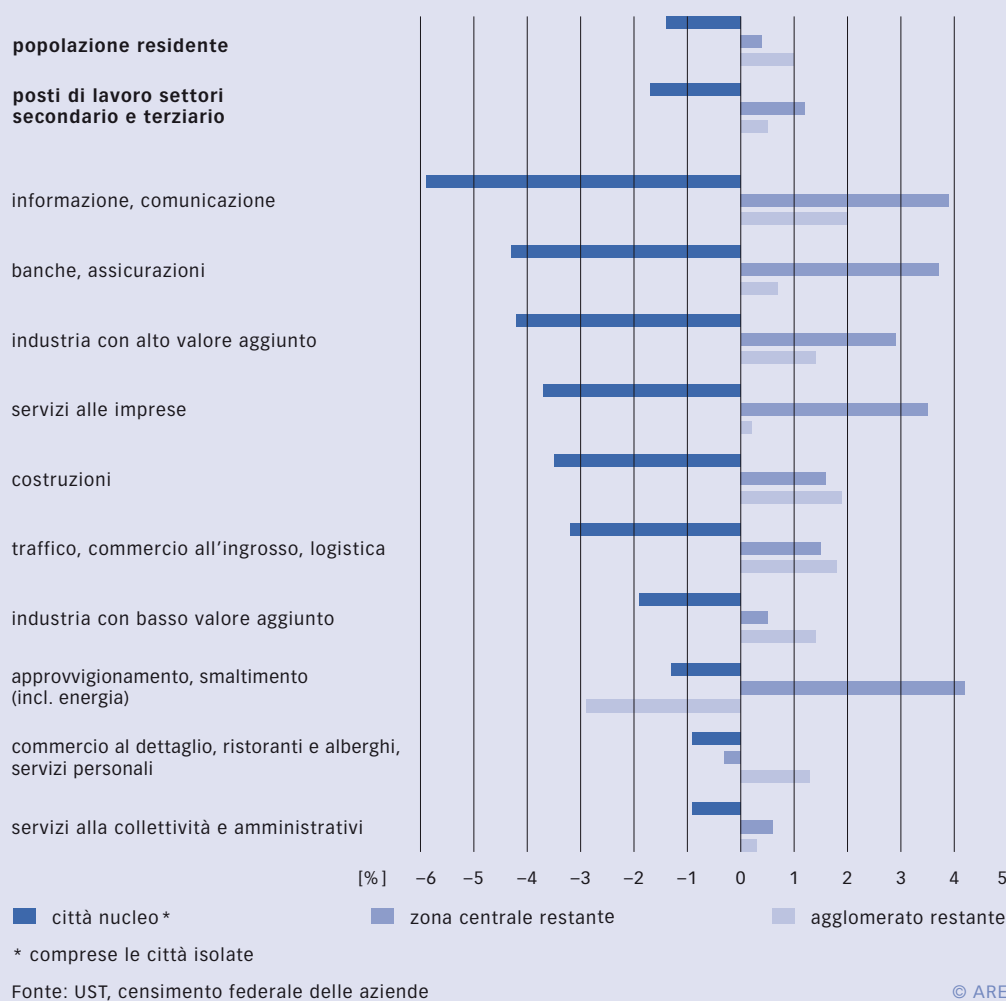
3.2.2 Cambiamenti nella distribuzione territoriale delle attività economiche

Nel periodo tra il 1995 e il 2005, il numero dei posti di lavoro nell'industria e nel terziario dello spazio urbano è leggermente aumentato di circa il 2%. Ai forti aumenti percentuali nel settore terziario pubblico e nei servizi orientati alle imprese (amministrazione, formazione, salute, servizi sociali) si sono contrapposti cali significativi nell'industria, nelle costruzioni, nel settore dell'informazione e nel commercio al dettaglio (cfr. in proposito la fig. 23). I cambiamenti nel settore finanziario, dei trasporti, del commercio all'ingrosso, dell'approvvigionamento e dello smaltimento sono stati invece relativamente esigui.

I cambiamenti nella distribuzione delle attività economiche interessate nel periodo succitato all'interno dello spazio urbano sono illustrate nella seguente figura 26:

- Le città nucleo e le città isolate svizzere, considerate nel loro insieme, hanno perso quote di posti di lavoro in tutti i settori, a favore dei Comuni della cintura. Particolarmente forti sono state le perdite registrate in quei settori che, per tradizione, sono ben radicati nelle città (settore dell'informazione, banche e assicurazioni, servizi alle imprese). In questo contesto, il settore dei servizi pubblici e personali (compresi il commercio al dettaglio, le attività ricreative, la cultura e lo sport) costituiscono invece un'eccezione.
- I Comuni della zona centrale restante hanno registrato un netto aumento delle quote, in particolare in quei settori dove le città nucleo hanno conseguito invece grosse perdite. Molto significativo è stato l'incremento delle quote nel settore dell'approvvigionamento e dello smaltimento (compresa l'energia).
- Si è rafforzata anche la posizione degli altri Comuni di agglomerato in quasi tutti i settori, anche se in modo meno marcato rispetto alla zona centrale restante degli spazi urbani parziali.

Fig. 26: Cambiamento delle quote di posti di lavoro dei settori a seconda degli spazi urbani parziali dal 1995 al 2005



Il capitolo 4.1 illustra in quale misura gli sviluppi illustrati riguardano i diversi agglomerati svizzeri in generale o variano a seconda della loro evoluzione.

In breve

- La concentrazione di posti di lavoro nel settore terziario delle città nucleo rispecchia il loro ruolo tradizionale e l'attrattiva dovuta alla loro ubicazione quali centri commerciali, di servizi e di comunicazione.
- Nel periodo tra il 1995 e il 2005, le città nucleo hanno perso la loro importanza di luogo di lavoro in tutti i settori illustrati, a favore soprattutto degli altri Comuni della zona centrale.
- A differenza di altri periodi, nel decennio 1995–2005, le città nucleo hanno perso terreno innanzitutto nei settori economici a forte valore aggiunto (banche, assicurazioni, servizi alle imprese, comunicazione) e non nei settori con produttività per unità di superficie relativamente bassa (ad es. costruzioni, trasporti, industria a basso valore aggiunto).

3.3 Le abitazioni negli agglomerati

La ripartizione geografica delle abitazioni nelle città nucleo e nei Comuni della cintura nonché negli agglomerati grandi, medi e piccoli rispecchia la distribuzione geografica della popolazione in Svizzera. In tale contesto, l'età delle abitazioni, gli affitti, le superfici medie delle abitazioni e le dimensioni degli edifici abitativi all'interno dello spazio urbano sono assai diversi.

Lo sviluppo demografico complessivo degli agglomerati è sostanzialmente caratterizzato dallo sviluppo economico specifico e dalle offerte di posti di lavoro che si creano nei singoli agglomerati (cfr. cap. 2.2). All'interno degli agglomerati si riscontrano delle differenze significative a livello dell'offerta abitativa e della domanda di alloggi tra le città nucleo e i Comuni della cintura. L'offerta abitativa è sostanzialmente caratterizzata dall'attuale patrimonio edilizio, dalle superfici disponibili per la costruzione di nuovi edifici abitativi e dai prezzi del terreno nelle città nucleo e nei Comuni della cintura. La domanda di alloggi dipende innanzitutto dalle preferenze per il luogo di domicilio e dalle possibilità economiche dei diversi gruppi di popolazione. Dall'interazione tra domanda e offerta risulta un mix caratteristico di diverse tipologie di abitazioni nelle città nucleo e nei Comuni della cintura.

3.3.1 Posizione geografica ed età delle abitazioni: fattori rilevanti per la determinazione degli affitti

Gli affitti medi annuali nei grandi agglomerati erano pari, nel 2000, a 176 CHF per metro quadrato di superficie abitabile. Negli agglomerati medi e piccoli, il livello medio degli affitti era rispettivamente di 146 CHF e 134 CHF (cfr. fig. 27). Questa differenza dei prezzi è rimasta relativamente stabile nel corso del tempo ed è tuttora valida. Le differenze a livello degli affitti sono il risultato delle attuali offerte abitative e dell'elevata domanda di alloggi negli spazi urbani più grandi.

All'interno dei singoli agglomerati, invece, gli affitti differiscono solo di poco tra le città nucleo e i Comuni della cintura. Queste minime differenze possono essere ricondotte principalmente a due caratteristiche del mercato degli alloggi, che si sviluppano in direzioni opposte:

- L'alta domanda di superfici economiche e spazio abitativo localizzati in posizione piuttosto centrale comporta, nelle città nucleo, prezzi del terreno edificabile più elevati rispetto alla media dei Comuni della cintura e quindi, tendenzialmente, anche ad affitti più onerosi.
- Nelle città nucleo, la percentuale di nuove abitazioni è sostanzialmente inferiore rispetto ai Comuni della cintura. Così, nelle città nucleo dei cinque grandi agglomerati, il 43% delle abitazioni è stato costruito prima del 1945. Nei Comuni della cintura questa percentuale raggiunge appena il 20%. Poiché per le vecchie costruzioni gli affitti sono in genere meno onerosi rispetto ai nuovi edifici, nelle città nucleo ciò ha un effetto calmierante sul livello degli affitti. La percentuale, relativamente alta in confronto, di abitazioni in cooperativa nelle città nucleo si sviluppa in base alla stessa tendenza.

Per compensazione, entrambi gli influssi si livellano ampiamente: gli affitti annuali medi erano pari, nel 2000, a 157 CHF per metro quadrato nelle città nucleo e a 163 CHF nei Comuni della cintura.

Fig. 27: Affitti per metro quadrato di superficie abitabile nelle città nucleo e nei Comuni della cintura 2000*

| delimitazione degli agglomerati 2000 | in CHF | | | |
|--------------------------------------|--------|--------------|----------------------|----------------------|
| | totale | città nucleo | zona nucleo restante | agglomerato restante |
| agglomerati grandi | 176 | 175 | 176 | 176 |
| agglomerati medi | 146 | 146 | 148 | 146 |
| agglomerati piccolo | 134 | 132 | 137 | 138 |
| città isolate | 139 | 139 | – | – |
| spazio urbano | 160 | 157 | 166 | 161 |
| spazio rurale | 136 | – | – | – |
| Svizzera | 156 | – | – | – |

* abitazioni in locazione e abitazioni in cooperative da 3 a 4 locali; affitto medio ponderato per m² in base al numero di locali

Fonte: UST, censimento federale della popolazione

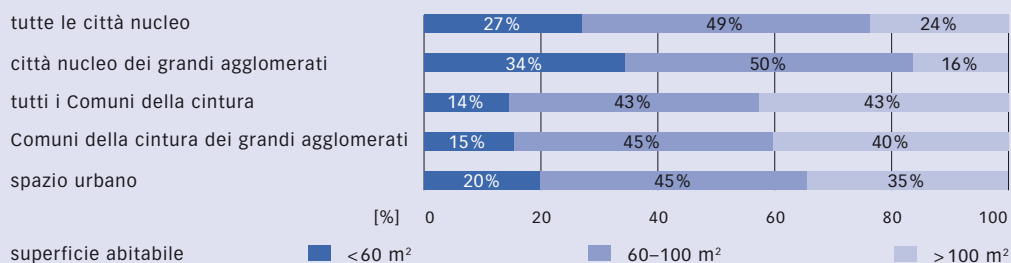
© ARE

3.3.2 Un mix di abitazioni di diverse dimensioni nelle città nucleo e nei Comuni della cintura

All'interno dello spazio urbano variano le dimensioni tipiche delle abitazioni:

Molte piccole abitazioni nelle città nucleo – molte grandi abitazioni nei Comuni della cintura.

Nelle città nucleo, la percentuale di abitazioni con una superficie abitativa inferiore a 60 m² è di gran lunga superiore rispetto ai Comuni della cintura. La situazione è particolarmente marcata nelle città nucleo dei grandi agglomerati di Zurigo, Basilea, Berna, Losanna e Ginevra, dove un terzo delle abitazioni ha una superficie inferiore a 60 m². Particolarmente limitata è, invece, nelle città nucleo, la percentuale di abitazioni con una superficie superiore a 100 m² (cfr. fig. 28).

Fig. 28: Dimensione degli alloggi nelle città nucleo e nei Comuni della cintura 2000

Fonte: UST, censimento federale della popolazione

© ARE

Superficie abitabile pro capite. Nonostante l'alta percentuale di piccole abitazioni, nelle città nucleo sono disponibili abitazioni con una superficie abitabile pro capite leggermente inferiore rispetto ai Comuni della cintura (42 m² contro 44 m²). La causa principale di questa contraddizione apparente risiede nel fatto che il numero medio di persone per abitazione nelle città nucleo è inferiore rispetto ai Comuni della cintura.

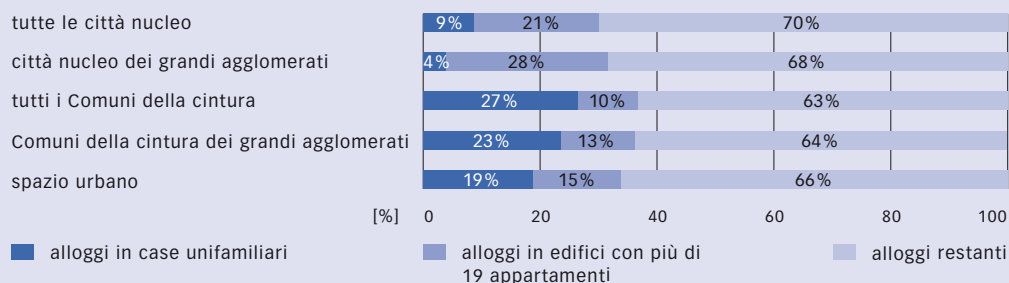
Crescente superficie abitabile pro capite e notevole incremento delle grandi abitazioni. Le crescenti richieste di comfort da parte di ulteriori fasce della popolazione hanno avuto le seguenti ripercussioni:

- La superficie abitabile pro capite nello spazio urbano tra il 1990 e il 2000 è aumentata da 39 m² a 43 m². L'incremento in termini percentuali della superficie abitabile pro capite nelle città nucleo e nei Comuni della cintura è stato quindi simile (+9% e +11%).
- Il numero delle abitazioni con una superficie inferiore a 60 m² tra il 1990 e il 2000 è diminuito del 5%. Invece, il numero delle abitazioni con una superficie superiore a 100 m² è aumentato, nello stesso periodo, del 18%. L'incremento registrato nella cintura urbana è risultato superiore del 22% rispetto alle città nucleo (+14%).

3.3.3 Case unifamiliari e percentuale di abitazioni in proprietà

Le case unifamiliari nelle città nucleo sono sostanzialmente meno diffuse rispetto ai Comuni della cintura. Nei Comuni della cintura, nel 2000, il 27% delle abitazioni si trovava in una casa unifamiliare, nelle città nucleo appena una su dieci. Nei grandi agglomerati questa differenza è ancora più marcata (cfr. fig. 29). La quota relativamente alta di case unifamiliari nei Comuni della cintura si rispecchia anche nella percentuale, più elevata rispetto a quella delle città nucleo, di economie domestiche⁷ nei Comuni della cintura (28% contro 21%) e in una quota relativamente bassa di abitazioni per una sola persona nei Comuni della cintura (14% contro 24%)⁸.

Fig. 29: Diffusione delle abitazioni secondo il tipo di edificio 2000



Fonte: UST, censimento federale della popolazione

© ARE

Le abitazioni in case unifamiliari e in proprietà per piani sono abitate in gran parte dagli stessi proprietari, pertanto non stupisce che la percentuale di tale tipologia di abitazioni sia pari a 16% nelle città nucleo, 28% nei restanti Comuni delle zone nucleo e addirittura 43% nei restanti Comuni degli agglomerati. Anche l'incremento della percentuale di abitazioni in proprietà, nelle città nucleo, tra il 1990 e il 2000, era inferiore rispetto ai Comuni della cintura.

⁷ Famiglia con bambini al di sotto dei 16 anni con il padre occupato e la madre inoccupata.

⁸ Hermann, M./Heye, C./Leuthold, H. (2005): Soziokulturelle Unterschiede in der Schweiz, p. 31.

In breve

- ▶ L'affitto medio per metro quadrato di superficie abitabile nei grandi agglomerati è nettamente più elevato rispetto agli agglomerati piccoli e medi. All'interno degli agglomerati le differenze a livello dell'affitto sono, invece, limitate.
- ▶ Le abitazioni nelle città nucleo sono, in media, notevolmente più vecchie e più piccole rispetto alla periferia. A causa del numero limitato di persone per economia domestica, gli abitanti delle città dispongono pro capite, complessivamente, di una superficie abitabile di poco inferiore rispetto agli abitanti dei Comuni della cintura.
- ▶ Le abitazioni unifamiliari o in proprietà sono notevolmente più diffuse in periferia rispetto alle città nucleo.

3.4 Struttura sociale della popolazione nelle città nucleo e nei Comuni della cintura

Sia la popolazione delle città nucleo che quella dei Comuni della cintura presentano diverse peculiarità sotto il profilo economico, sociale e demografico. La tipologia e l'accentuazione di tali tratti determinano una separazione dei diversi segmenti demografici nelle singole parti degli agglomerati e nei quartieri delle città più grandi.

I giovani che hanno concluso una formazione superiore hanno preferenze diverse per il luogo di domicilio e il tipo di abitazione (dimensioni ecc.), rispetto ai dirigenti di aziende internazionali che risiedono in Svizzera con le loro famiglie a tempo indeterminato. A queste preferenze si contrappone, nello spazio urbano, un'offerta abitativa con differenze sostanziali tra le città nucleo e i Comuni della cintura, ma anche tra gli agglomerati grandi, medi e piccoli (cfr. cap. 3.3).

Sulla base delle offerte abitative e del mercato dell'alloggio discordanti all'interno dello spazio urbano, nonché delle differenti possibilità finanziarie dei gruppi di popolazione, si ottengono, nelle varie parti dello spazio urbano, tipiche strutture socio-economiche e socio-demografiche. Nelle città nucleo svizzere vivono, in media, molte persone anziane, sole, in formazione, di nazionalità straniera, disoccupati e gruppi di popolazione «poveri» nonché con un reddito relativamente basso. Poiché i tratti distintivi di questi segmenti demografici caratteristici iniziano tutti, in tedesco, con la lettera «A», queste città vengono spesso designate come «A-Städte»⁹. Più grande è un agglomerato, maggiori sono, di norma, le disparità tra la città nucleo e il rispettivo spazio circostante relativamente ai tratti sopracitati. In genere, i fenomeni di «A-Städte» nei cinque grandi agglomerati sono nettamente più marcati rispetto al gruppo dei piccoli e medi agglomerati, dove, in singoli casi, i rapporti tra la città nucleo e la zona circostante sono addirittura rovesciati (ad esempio la quota relativamente bassa di gruppi di popolazione a basso reddito in città nucleo «ricche» come Zugo, Aarau, Stans, Rapperswil-Jona).¹⁰ Poiché il fenomeno delle «A-Städte» riguarda in primo luogo le grandi città e in parte i Comuni direttamente confinanti, di seguito analizzeremo solo i grandi agglomerati di Zurigo, Basilea, Ginevra, Berna e Losanna in merito alle suddette caratteristiche socio-economiche e socio-demografiche.

3.4.1 Status socio-economico della popolazione

Status socio-professionale. Nelle città nucleo dei cinque grandi agglomerati, la percentuale degli abitanti attivi in professioni con uno status socio-professionale¹¹ particolarmente alto, nel 1990 era inferiore rispetto agli agglomerati restanti, tuttavia leggermente superiore rispetto al livello delle zone centrali restanti. Nel 2000, la percentuale di popolazione in questione ha raggiunto un livello superiore in confronto a quello dell'agglomerato restante (cfr. fig. 30).

Persone in formazione. Le grandi città con numerose offerte di formazione (cfr. istituti di formazione superiore) sono il luogo di residenza preferito dalle persone che assolvono una formazione successiva a quella obbligatoria. Conseguentemente, la quota di persone a partire dai 15 anni in fase di formazione, nelle città nucleo, è superiore rispetto alle aree parziali restanti dei grandi agglomerati. Le differenze sono, tuttavia, limitate.

⁹ N.d.t.: per «A-Stadt» si intendono le città nucleo che presentano una quota di anziani (Alte), poveri (Arme), persone sole (Alleinstehende), studenti (Auszubildende), disoccupati (Arbeitslose), persone che non hanno più diritto all'indennità di disoccupazione (Ausgesteuerte) e stranieri (Ausländer) superiore alla media.

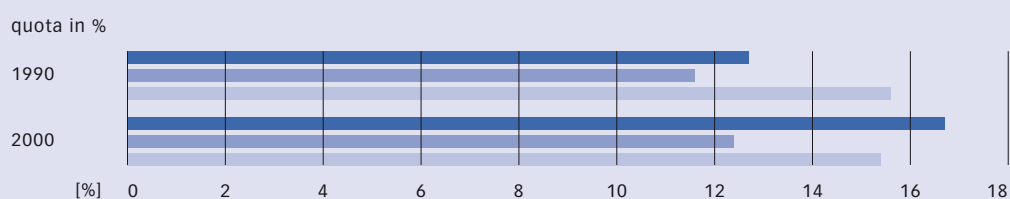
¹⁰ cfr. Ufficio federale dello sviluppo territoriale: Monitoraggio dello sviluppo degli agglomerati: Studio tematico A3 «Struttura sociodemografica della popolazione degli agglomerati» (www.are.admin.ch).

¹¹ Management di alto livello, libere professioni (ad esempio medici, avvocati, artisti), professioni accademiche e quadri superiori (UST 2003: Handbuch zur Berufsdatenbank)

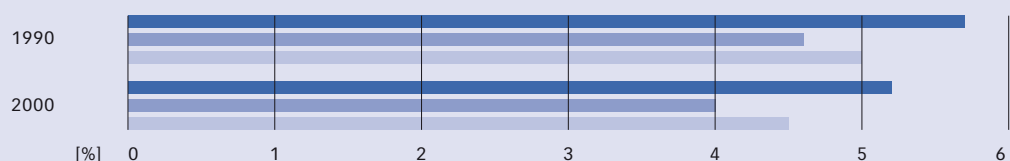
Reddito. Il reddito netto medio¹² pro capite nel periodo 1999/2000 nelle città nucleo dei grandi agglomerati era pari a circa 34 000 CHF, leggermente inferiore rispetto ai Comuni della cintura (zona centrale restante: 34 800; agglomerato restante: 37 300 CHF). Le cause sono una percentuale di contribuenti con un reddito alto (>75 000 CHF) inferiore rispetto ai Comuni della cintura e una percentuale relativamente alta con un reddito basso (<50 000 CHF).

Fig. 30: Indicatori socio-economici selezionati per le aree parziali dei 5 grandi agglomerati a confronto 1990/2000

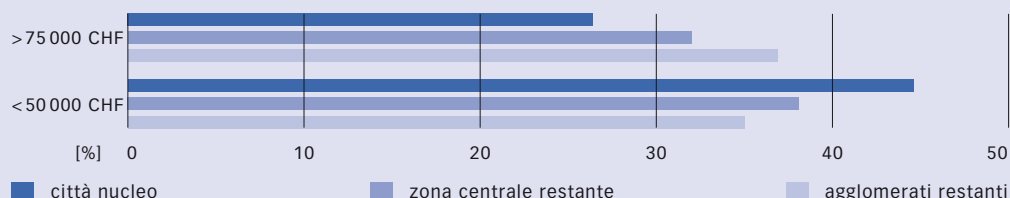
quota di occupati nel management e nei quadri superiori nonché nelle professioni accademiche e libere



quota delle persone in formazione rispetto alla popolazione totale (a partire dai 15 anni)



quota dei contribuenti con un reddito netto fino a 50 000 CHF nonché a partire da 75 000 CHF 2000*



■ città nucleo

■ zona centrale restante

■ agglomerati restanti

* i dati relativi agli anni precedenti non sono disponibili

Fonte: UST, censimento federale, amministrazione federale delle contribuzioni, imposta federale diretta

© ARE

Come illustrano questi esempi, l'immagine delle città nucleo come luogo di domicilio per le economie domestiche con uno status socio-economico basso e dell'agiatezza dei Comuni della cintura rispecchia ancora oggi solo in parte il vero. Negli anni scorsi, nel quadro della riqualifica di aree industriali dismesse in alcune città in posizione centrale, sono sorti dei moderni quartieri residenziali e commerciali di alta qualità, che hanno spinto anche gruppi di popolazione di un certo livello culturale a domiciliarsi nelle città nucleo.

Dall'altro lato, soprattutto nei centri più grandi, gli affitti sono in proporzione superiori, il che costringe le famiglie con poche risorse a trasferirsi nei Comuni della cintura che offrono uno spazio abitabile più modesto. Si noti che, sia all'interno delle grandi città che tra i singoli Comuni degli agglomerati, sussistono delle differenze sostanziali a livello della struttura socio-economica (cfr. excursus 3).¹³

¹² Reddito netto: totale proventi meno (se detraibili) eventuali spese professionali, deduzione degli interessi passivi, alimenti e redditi vitalizie, contributi alla previdenza 3° pilastro, oneri assicurativi e interessi di capitali a risparmio, deduzioni per i coniugi con doppio reddito, spese per malattia e infortunio, liberalità a enti di pubblica utilità (modulo della dichiarazione d'imposta, imposta federale diretta)

¹³ Hermann, M./Heye, C./Leuthold, H. (2005): Soziokulturelle Unterschiede in der Schweiz, p. 56

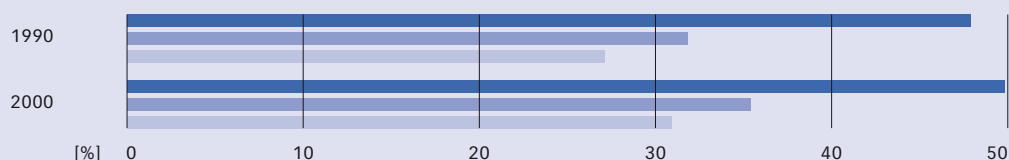
3.4.2 Modelli socio-demografici della popolazione

Le giovani coppie senza figli che percepiscono due redditi hanno preferenze diverse per la zona di residenza e il tipo di abitazione (dimensioni ecc.) rispetto alle famiglie con bambini piccoli o agli anziani. Se si considerano i modelli di vita e di economia domestica nonché l'età della popolazione, questi indicatori socio-demografici (cfr. fig. 31) mettono in luce un maggiore divario tra le città nucleo e i Comuni della cintura rispetto ai tratti socio-economici della popolazione precedentemente illustrati.

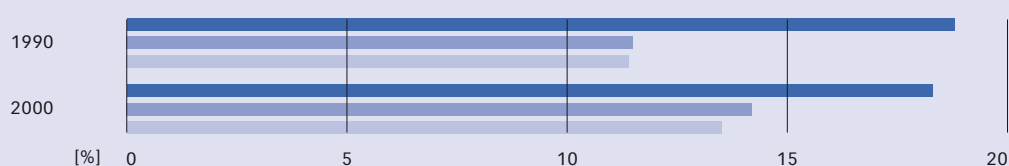
Fig. 31: Indicatori socio-economici selezionati per le aree parziali dei 5 grandi agglomerati a confronto 1990/2000

quota di economie domestiche con una persona sul totale delle economie domestiche

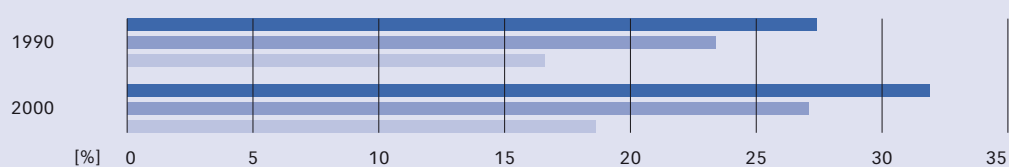
quota in %



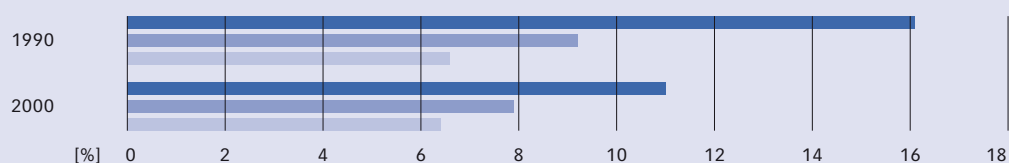
quota delle persone in età superiore ai 64 anni



quota della popolazione residente straniera



quota di studenti della scuola dell'obbligo che parlano una lingua straniera*



■ città nucleo

■ città nucleo restante

■ agglomerati restanti

* comprese le scuole professionali

Fonte: UST, censimento federale

© ARE

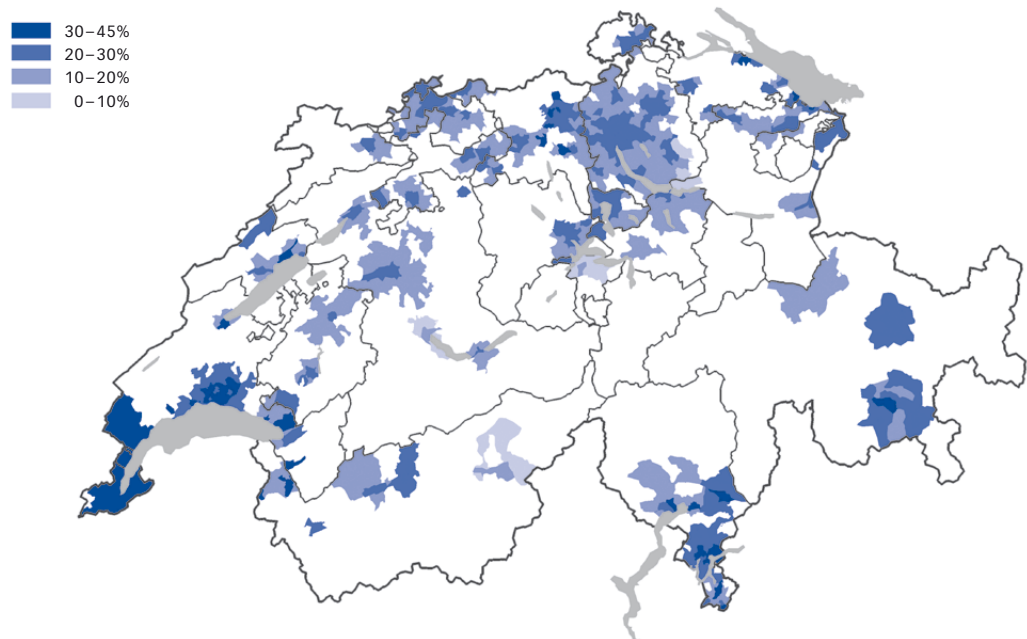
Modelli di vita. Nelle città nucleo, la percentuale di famiglie con figli minorenni è inferiore rispetto ai relativi Comuni della cintura. Le città nucleo sono, invece, il luogo di residenza preferito dalle coppie senza figli e dai nuclei familiari composti di una persona sola. Questi ultimi, con una percentuale del 50%, sono nettamente superiori alla media rispetto alle economie domestiche nelle città nucleo dei grandi agglomerati.

Struttura dell'età. La percentuale della popolazione in età lavorativa, nel 2000, in tutte le aree dei grandi agglomerati era grosso modo allo stesso livello. La percentuale di bambini e giovani nei Comuni della cintura è però più elevata rispetto alle città nucleo. Al contrario, le città nucleo mostrano percentuali maggiori di anziani. La popolazione nei Comuni della cintura è quindi, in media, leggermente più giovane rispetto alla popolazione nelle cinque principali città nucleo.

Tuttavia, le differenze nella struttura dell'età, nel periodo compreso tra il 1990 e il 2000, si sono ridotte. La percentuale di bambini e giovani nella popolazione totale è aumentata nelle città nucleo, quella di anziani è invece leggermente diminuita nonostante un globale invecchiamento della società. Questo sviluppo è riconducibile al rinnovamento e alla riqualifica dei quartieri in diverse città più grandi, il che ha portato alla ristrutturazione di molti quartieri urbani. Negli anni '90, invece, le cinture di agglomerati sono invecchiate notevolmente di più rispetto alle città nucleo e alla Svizzera nel complesso.

Popolazione residente straniera. Le città nucleo e, in parte, anche gli altri Comuni delle zone centrali sono la meta preferita della popolazione migrante. Questo fa sì che la percentuale della popolazione straniera nelle città nucleo sia notevolmente superiore rispetto al livello dell'agglomerato restante. Negli anni '90, questa differenza si è ulteriormente accentuata.

Fig. 32: Quota di stranieri nelle città nucleo e nei Comuni della cintura 2000



Fonte: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-UST, swisstopo

© ARE

Excursus 3: differenze strutturali nei quartieri urbani

In uno studio sulle differenze socio-culturali in Svizzera¹⁴ sono stati esaminati anche i quartieri delle grandi città di Zurigo, Ginevra, Basilea, Berna e Losanna, nonché le città isolate di medie dimensioni (ad esempio San Gallo, Winterthur, Lucerna). Grazie a quattro indici (status sociale, individualizzazione delle forme di vita, integrazione e plurilinguismo nonché invecchiamento della società) è stato analizzato in che modo si differenziano i quartieri delle città nucleo, i Comuni della cintura nonché i Comuni nello spazio rurale. L'analisi ha mostrato, fra l'altro, che:

- il profilo dello spazio urbano e rurale riguardo ai tratti analizzati è nettamente diverso.
- Relativamente ai modelli di vita, si osservano nette differenze tra la popolazione residente nelle città nucleo e quella dei Comuni della cintura.
- L'eterogeneità dei quartieri urbani riguardo a livello di istruzione, posizione lavorativa e reddito della popolazione attiva nelle città nucleo oggetto della presente analisi è più marcata rispetto alle città nucleo e alle aree circostanti.

In breve

- ▶ L'immagine della «A-Stadt» è sempre valida alla luce delle analisi illustrate nel caso delle città nucleo di grandi agglomerati, tuttavia si è affievolita nel corso degli anni '90.
- ▶ Sono sempre marcate le differenze in ambito socio-demografico. La percentuale di persone sole, coppie senza figli, anziani, nonché stranieri è, nelle città nucleo, più elevata rispetto ai Comuni della cintura.
- ▶ Per quanto riguarda i tratti socio-economici (posizione lavorativa, reddito ecc.), attualmente ci sono ancora solo poche differenze tra le grandi città nucleo e i relativi Comuni della cintura. Netamente più marcate sono le differenze, basate sugli attuali studi, tra i singoli quartieri urbani nonché tra i singoli Comuni della cintura.

¹⁴ Hermann, M./Heye, C./Leuthold, H. (2005): Soziokulturelle Unterschiede in der Schweiz.

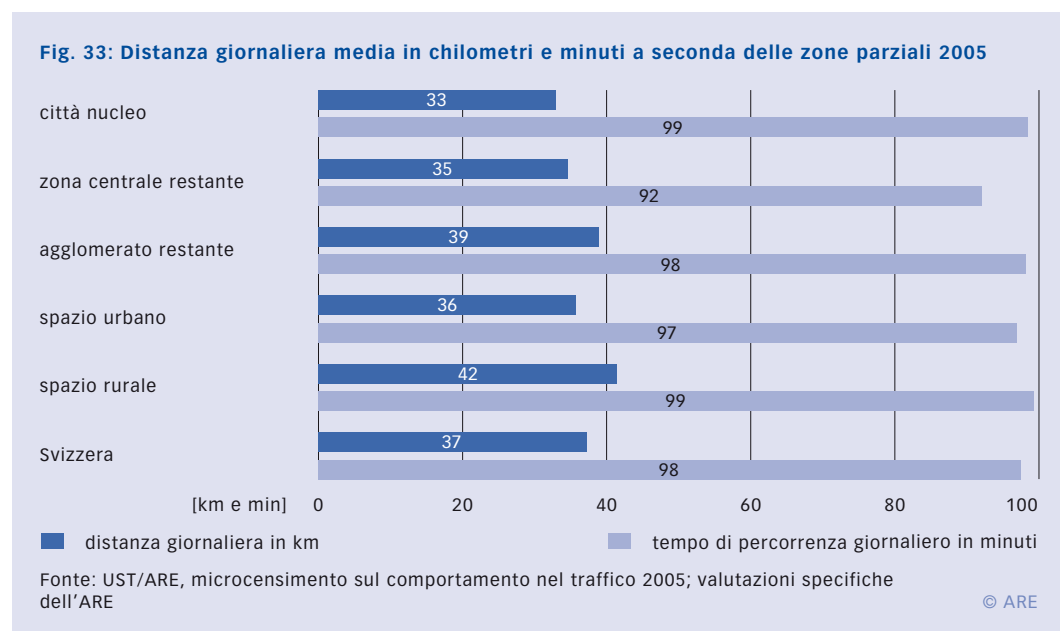
3.5 Traffico d'agglomerato

La maggior parte delle prestazioni di traffico annue in Svizzera si svolge nello spazio urbano, in funzione della distribuzione territoriale della popolazione residente e dei posti di lavoro. A partire dal 1990, a seguito dell'incremento della mobilità e della crescita degli agglomerati, il volume di traffico è aumentato in misura superiore alla media (20% circa). Il contributo specifico di ogni singolo vettore di traffico dipende da diversi fattori.

La struttura e il potenziamento dei sistemi di trasporto influisce in misura considerevole sullo sviluppo degli insediamenti. In particolare, il potenziamento del vettore strada permette anche su ampie superfici collegamenti nettamente migliori, comportando nel contempo un'ulteriore estensione degli agglomerati. Di conseguenza, continua ad aumentare il volume di traffico, prima di tutto quello privato, fintantoché la domanda di mobilità non può essere soddisfatta con una migliore offerta di trasporti pubblici.

3.5.1 Distanze percorse e tempo di percorrenza nel traffico d'agglomerato

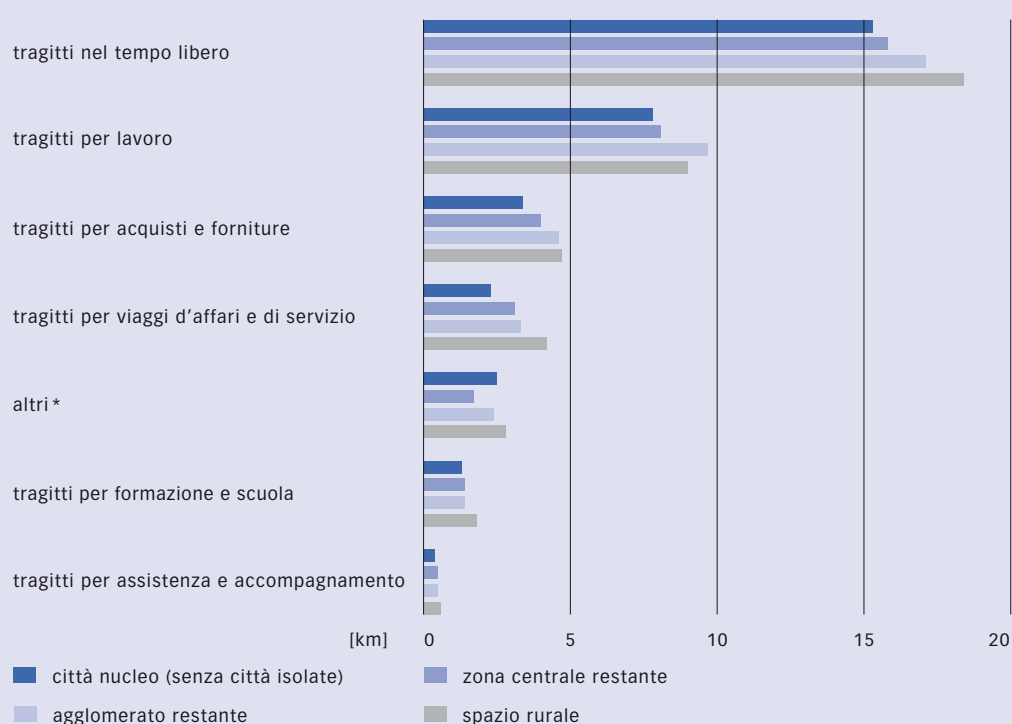
Nello spazio urbano si percorrono ogni giorno in media 36 chilometri. Il relativo tempo di percorrenza giornaliero medio varia dai 92 ai 99 minuti. Come illustrato nella figura 31, il tempo di percorrenza giornaliero medio varia solo di poco nelle diverse aree parziali, mentre vi sono differenze notevoli tra i tragitti percorsi da persone residenti in una città o Comune di una zona centrale e quelli percorsi dalla restante popolazione dell'agglomerato (e dalla popolazione della zona rurale).



Vista la limitata offerta di prodotti, di servizi e di possibilità di lavoro nelle vicinanze, le persone residenti nei Comuni della cintura percorrono in media complessivamente distanze più lunghe per ritornare al luogo di lavoro, riposarsi, svolgere attività ricreative e fare acquisti, rispetto agli abitanti delle città nucleo (cfr. fig. 34). L'abitante di una città percorre in media nel tempo libero 15 chilometri, quello di un altro Comune dell'agglomerato invece circa 17 chilometri e quello dello spazio rurale più di 18 chilometri.

Il traffico del tempo libero è quello di gran lunga più elevato nell'ambito del traffico d'agglomerato (45%). Circa un quarto è costituito dal traffico pendolare. Le distanze percorse per acquisti e approvvigionamento e quelle per viaggi d'affari e di servizio rappresentano rispettivamente il 12% e l'8%. Il restante 11% delle distanze percorse giornalmente riguarda in particolare i percorsi per assistenza e accompagnamento e quelli per la formazione e la scuola.

Fig. 34: Distanza media percorsa giornalmente a seconda dello scopo di spostamento e delle aree parziali 2005



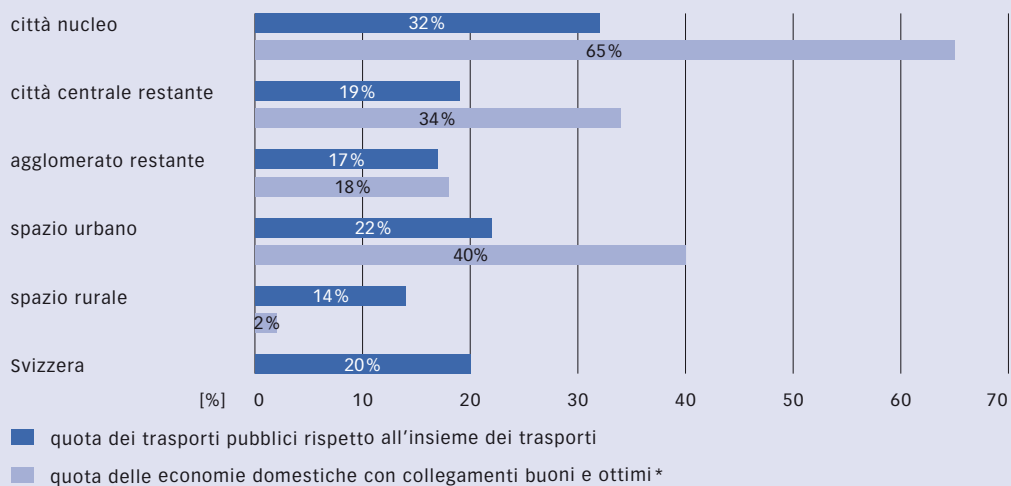
* ritorno a casa e pernottamento fuori casa, prendere una coincidenza e cambiare mezzo di trasporto (variabile ausiliaria)

Fonte: UST/ARE, microcensimento sul comportamento nel traffico 2005; valutazioni specifiche dell'ARE

© ARE

3.5.2 Importanza dei trasporti pubblici

Secondo il microcensimento sul comportamento nel traffico 2005, i trasporti pubblici nello spazio urbano detengono una quota del 22%, commisurata alle distanze giornaliere medie percorse, rispetto al traffico urbano complessivo (spazio urbano: 14%) (cfr. fig. 35). La rispettiva quota delle città nucleo è la più elevata (32%), seguita dai Comuni della zona centrale restante (19%) e quelli dell'agglomerato restante (17%).

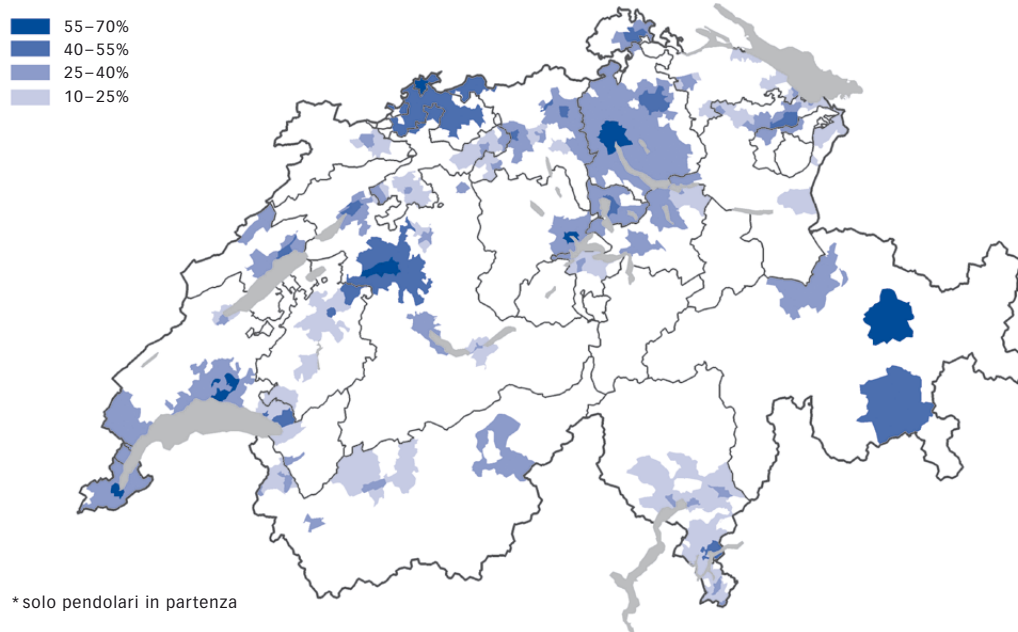
Fig. 35: Importanza dei trasporti pubblici rispetto alla qualità dei collegamenti 2005

* secondo la norma 640 290 VSS sono state calcolate le cosiddette categorie di qualità dei trasporti pubblici, che indicano per l'appunto la qualità dei collegamenti nelle aree di insediamento. Le categorie di qualità vengono dedotte dalla qualità del servizio, a seconda del mezzo di trasporto utilizzato (ferrovia celere, ferrovia, tram/autobus, autobus locale) e intervallo delle corse, nonché dalla distanza da percorrere fino alla fermata. Per quanto riguarda la Svizzera, non è disponibile un valore medio relativo alla qualità dei collegamenti

Fonte: UST/ARE, microcensimento sul comportamento nel traffico 2005; valutazioni specifiche dell'ARE

© ARE

Una delle ragioni principali di queste differenze è nella maggiore densità di insediamento delle città nucleo, che permette un'offerta di trasporti pubblici più interessante rispetto alle aree con minore densità edificatoria (cfr. fig. 35 e 36). Se l'offerta di trasporti pubblici è buona, aumenta anche la relativa domanda da parte di quelle persone che ne tengono conto nella scelta del loro luogo di residenza.

Fig. 36: Quota di traffico pendolare con i mezzi di trasporto pubblico nelle città isolate e negli agglomerati svizzeri 2000*

Fonte: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-UST, swisstopo

© ARE

In breve

- ▶ Nello spazio urbano, una persona percorre giornalmente in media distanze più brevi (36 chilometri) rispetto ad una persona nello spazio rurale (42 chilometri), ma impiega tuttavia lo stesso tempo.
- ▶ La maggior parte del traffico d'agglomerato (45%) riguarda il traffico del tempo libero. Seguono il traffico pendolare per lavoro (24%), il traffico per acquisti (12%) e per viaggi d'affari (8%).
- ▶ Nelle città nucleo, i trasporti pubblici detengono in termini relativi una quota elevata rispetto all'insieme dei trasporti. I fattori determinanti sono l'alta densità degli insediamenti, la buona qualità dei collegamenti e dell'offerta di trasporti pubblici nonché i disagi a sfavore del traffico motorizzato privato in molti spazi urbani (formazione di code, scarsa disponibilità di parcheggi, ecc.).

3.6 Ripartizione degli oneri finanziari nello spazio urbano

Gli agglomerati non hanno una forma omogenea. Le città nucleo adempiono diverse funzioni, che non hanno la stessa importanza nei Comuni della cintura. Ciò comporta differenze particolari a livello degli oneri finanziari nelle città nucleo e nei Comuni della cintura.

La statistica finanziaria della Confederazione come banca dati

La statistica finanziaria della Confederazione dispone per il 2002, l'anno in esame, delle fatture relative a circa 1600 Comuni. In base a queste, sono stati analizzati gli oneri specifici dei Comuni di 22 dei 25 agglomerati medi e grandi della Svizzera (esclusi Basilea, Sion e Neuchâtel). Nonostante un'armonizzazione dei dati ad opera dell'Amministrazione federale delle finanze, nei confronti fra Cantoni si raccomanda particolare attenzione dato che i loro campi di azione sono organizzati diversamente. Ad esempio, se in un Cantone la polizia è esclusivamente di competenza cantonale, gli oneri finanziari dei Comuni nel Cantone in questione sono inferiori rispetto ad un Cantone in cui la polizia è di competenza comunale. L'utilizzazione di valori medi e di confronti numerici indicizzati permette di minimizzare eventuali alterazioni.

3.6.1 Spese e oneri al netto pro capite

Nel 2002, gli oneri correnti¹⁵ nei Comuni degli agglomerati grandi e medi erano pari in media a circa 4500 franchi pro capite. Considerando le entrate registrate dai Comuni in diversi ambiti, ad esempio multe nei parcheggi, tasse su energia, acqua e smaltimento dei rifiuti, introiti derivanti dalla vendita di biglietti o contributi del Cantone nonché di altri Comuni o introiti impiegati per coprire una parte delle spese, l'onere restante, il cosiddetto onere netto¹⁶, è pari in media a circa 2600 franchi pro capite.

Più di un terzo dell'onere netto totale è destinato al settore della formazione, seguito dai settori previdenza sociale (20%), amministrazione generale (14%), cultura/tempo libero (11%) e trasporti (9%). Gli oneri sono limitati o assenti per le finanze comunali, date le entrate nei settori ambiente/pianificazione territoriale ed economia politica (cfr. fig. 37).

¹⁵ Al netto degli investimenti (ad esempio destinati alla costruzione di nuovi edifici scolastici e strade) nonché degli oneri finanziari (ad esempio interessi del debito, tributi al Cantone nel quadro della perequazione finanziaria intercantionale).

¹⁶ Onere restante che non può essere coperto con entrate specifiche e che, di norma, deve essere finanziato con entrate generali.

Fig. 37: Onere netto pro capite nei Comuni degli agglomerati grandi e medi 2002*

| ambito funzionale | | onere netto pro capite** |
|---------------------------------------|---|--------------------------|
| formazione | scuole materne, scuole dell'obbligo, scuole speciali ecc. | 893 CHF |
| previdenza sociale | assistenza sociale, assicurazioni sociali, case per anziani, offerte per giovani ecc. | 524 CHF |
| amministrazione generale | legislativo, esecutivo e amministrazione generale | 369 CHF |
| cultura e tempo libero | promozione della cultura, parchi, sport ecc. | 283 CHF |
| trasporti | strade comunali, trasporti regionali | 231 CHF |
| sanità | ospedali, case di cura, cure medico-sanitarie ambulatoriali ecc. | 163 CHF |
| sicurezza pubblica | polizia, vigili del fuoco, ufficio esecuzioni, ufficio dello stato civile ecc. | 162 CHF |
| ambiente e ordinamento del territorio | smaltimento delle acque di scarico e dei rifiuti, pianificazione territoriale ecc. | 35 CHF |
| economia politica | agricoltura, turismo, energia ecc. | -80 CHF*** |
| totale | | 2579 CHF |

* esclusi gli agglomerati di Basilea, Neuchâtel e Sion

** esclusi gli ammortamenti e i versamenti per finanziamenti speciali e prefinanziamenti, nonché i relativi prelievi

***le entrate superano l'attuale onere (si tratta principalmente di introiti provenienti dal settore energetico)

Fonte: statistica finanziaria federale

© ARE

3.6.2 Onere netto nelle città nucleo e nei Comuni della cintura

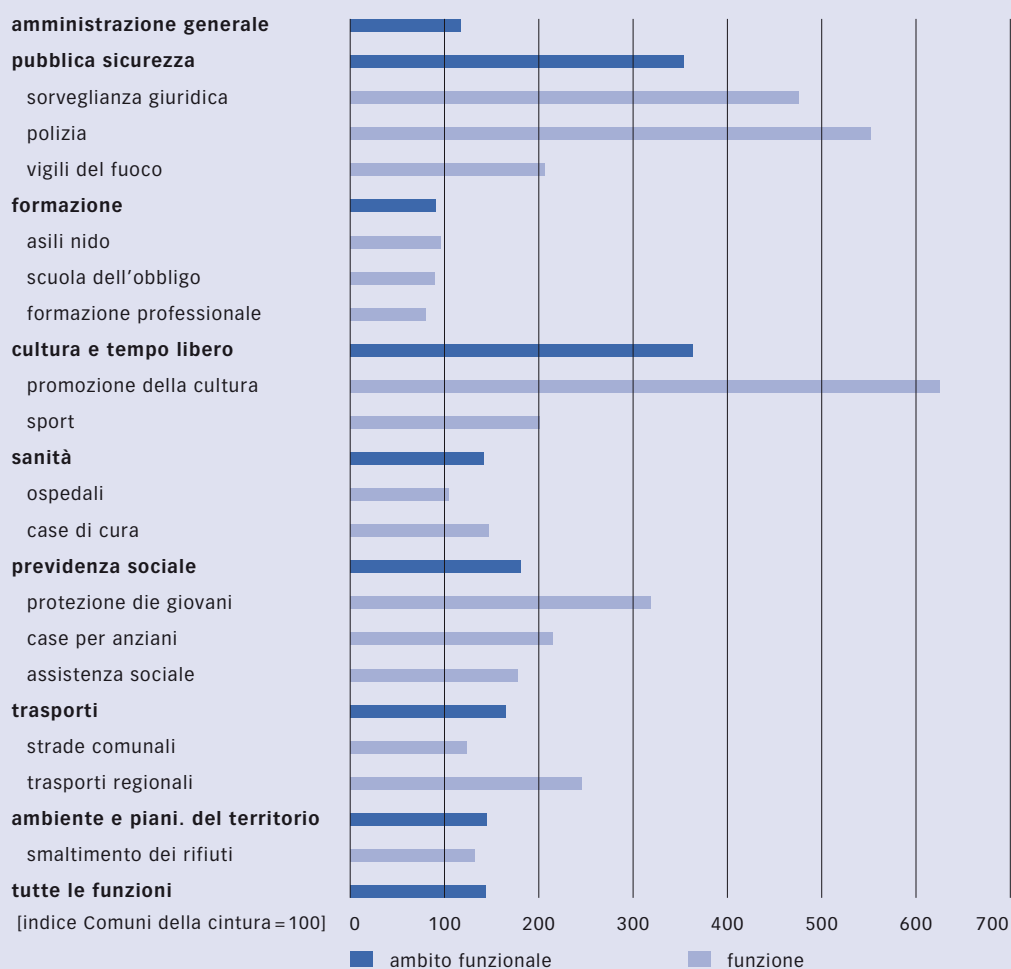
Nel 2002, l'onere netto pro capite nelle città nucleo degli agglomerati grandi e medi era pari in media a 3180 CHF e nei Comuni della cintura a 2204 CHF.¹⁷ L'onere fiscale medio pro capite nelle città nucleo ammonta così al 144% di quello dei Comuni della cintura (cfr. fig. 38). L'onere finanziario relativamente alto di molte città nucleo dipende sostanzialmente da due motivi:

Funzioni di centro dell'agglomerato. Le città nucleo assolvono, ad esempio nei settori sicurezza pubblica (polizia), cultura/tempo libero e trasporti, funzioni di centro dell'agglomerato, sfruttate non solo dalla popolazione delle città nucleo ma anche da quella dei Comuni della cintura. Nelle città nucleo si registrano quindi, in questi settori, spese evidentemente più elevate rispetto ai Comuni della cintura.

Struttura sociale della popolazione. L'onere pro capite nelle città nucleo è notevolmente superiore rispetto ai Comuni della cintura anche nei settori sanità (ad esempio cure medico-sanitarie ambulatoriali) e previdenza sociale (ad esempio assistenza sociale, case per anziani). Ciò è conseguenza della struttura sociale tipica della popolazione delle città nucleo, con percentuali relativamente alte di persone anziane, beneficiari dell'assistenza sociale e immigrati (cfr. cap. 3.4).

¹⁷ Senza finanze e imposte.

Fig. 38: Onere netto * pro capite della popolazione delle città nucleo rispetto ai relativi Comuni della cintura ** 2002



* attuale onere al netto delle entrate, esclusi gli ammortamenti e i versamenti per finanziamenti speciali e prefinanziamenti, nonché i relativi prelievi

** esclusi gli agglomerati di Basilea, Neuchâtel e Sion

Fonte: statistica finanziaria federale

© ARE

Se le prestazioni delle città nucleo (ad esempio parchi per il tempo libero, offerte culturali, strade, trasporti pubblici) vengono utilizzate anche dalla popolazione e dalle imprese dei Comuni della cintura senza corrisponderne interamente il costo, si creano i cosiddetti oneri dei centri urbani a carico delle città nucleo. Gli oneri o i benefici dei centri urbani possono derivare anche indirettamente, nel momento in cui nelle città nucleo si radicano segmenti di popolazione o rami economici che causano costi particolarmente bassi o alti pro capite o per posto di lavoro.

3.6.3 Entrate e imposizione fiscale nelle città nucleo e nei Comuni della cintura

Le città nucleo coprono il loro onere netto, superiore a quello dei Comuni della cintura, con entrate fiscali pro capite conseguentemente più elevate:

- Circa due terzi di queste entrate fiscali supplementari nelle città nucleo sono state ottenute, nel 2002, grazie alle imposizioni sugli utili e sui capitali delle persone giuridiche (imprese, aziende) che risiedono con una certa frequenza in una città nucleo.
- Circa un terzo delle entrate fiscali supplementari proviene dalle economie domestiche private. La capacità contributiva della popolazione nelle città nucleo e nei Comuni della cintura si trova oggi a un livello simile (cfr. cap. 3.4). Per ottenere entrate fiscali supplementari dalle economie domestiche, l'aliquota media nel gruppo delle città nucleo è quindi superiore alla media dei Comuni della cintura. Bisogna però considerare il fatto che anche tra i diversi Comuni della cintura di un agglomerato spesso ci sono differenze rilevanti a livello di imposizione fiscale. La relativa situazione differisce in modo sostanziale anche tra i diversi agglomerati.

In breve

- ▶ L'onere netto medio pro capite, nelle città nucleo, è in media pari a circa il 45% in più rispetto ai Comuni della cintura. Ciò è indicativo del fatto che le città nucleo devono sostenere gli oneri di centro urbano.
- ▶ Nel singolo caso, l'entità delle differenze a livello di onere finanziario dipende tuttavia dalla base di partenza specifica in ogni singolo agglomerato (attuale cooperazione orizzontale tra Comuni, ripartizione dei compiti tra il Cantone e i Comuni, situazione socio-demografica nelle città nucleo e nei Comuni della cintura, potenziale economico dei Comuni ecc.).
- ▶ L'onere finanziario medio relativamente alto nelle città nucleo viene coperto principalmente dalle entrate fiscali superiori provenienti dalle persone giuridiche, nonché, in parte, dall'imposizione fiscale maggiore attribuita alle economie domestiche private.

4. Specializzazione e polarizzazione del sistema urbano svizzero

4.1 Specializzazione funzionale del sistema urbano svizzero

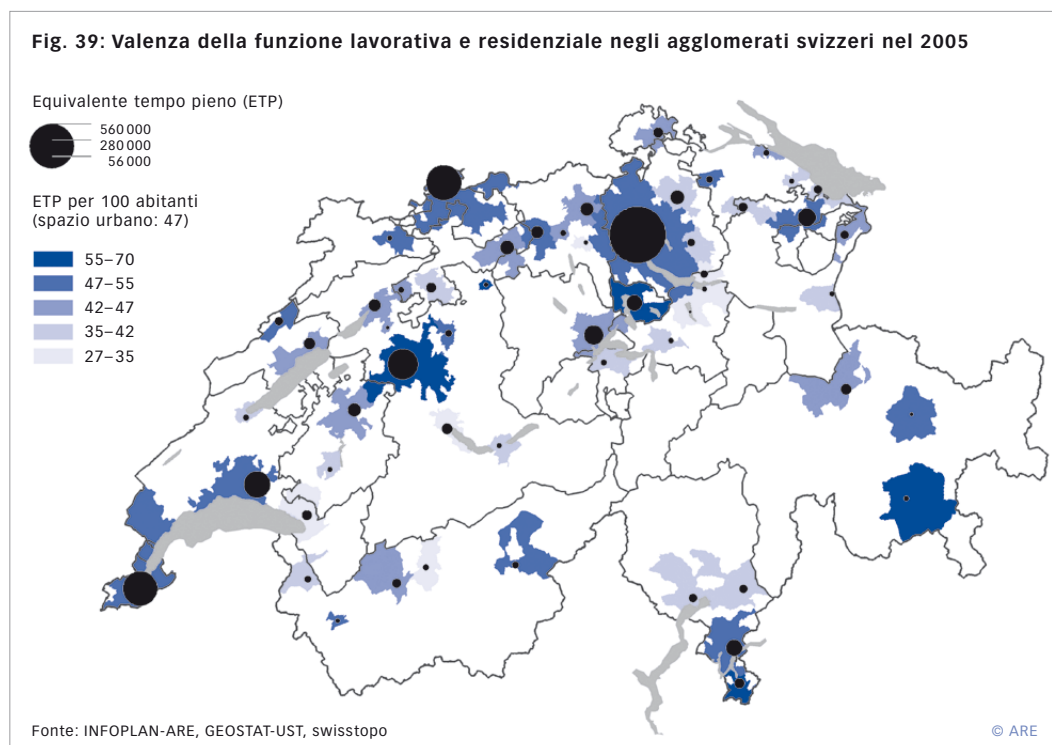
Il sistema urbano svizzero è caratterizzato da una molteplicità di agglomerati piccoli, medi e grandi, collegati fra loro da un'efficiente rete stradale e ferroviaria. Ogni agglomerato si distingue per la sua posizione geografica e la sua storia, il che si rispecchia, in particolare, nella diversità delle strutture economiche. Dati gli stretti collegamenti e la vicinanza geografica, spesso i singoli agglomerati sono collegati anche alle reti urbane regionali, integrandosi così, a vicenda, in singole funzioni dei trasporti.

Si notano delle differenze strutturali non solo all'interno dei singoli agglomerati, ma anche tra i diversi agglomerati della Svizzera. A seconda dei fattori che rendono attraente un agglomerato (ad esempio efficienza dei trasporti, distanza dal centro più vicino, imposizione fiscale per imprese e privati, vicinanza a servizi particolari), si presentano diverse possibilità di sviluppo per le attività economiche e l'edilizia abitativa dei diversi agglomerati. Per questo, complici i fattori storici con effetto a lungo termine, si giunge a una certa «specializzazione» degli agglomerati in determinati rami economici.

4.1.1 Diversa valenza della funzione lavorativa e residenziale negli agglomerati svizzeri

L'importanza della funzione lavorativa e residenziale negli agglomerati svizzeri presenta molte sfaccettature (cfr. fig. 39): la meta turistica St. Moritz registra, con 70 posti di lavoro ogni 100 abitanti, il più alto tasso di posti di lavoro. Negli agglomerati di Berna, Zugo e Chiasso i valori corrispondenti si stimano tra 55 e 60. Anche in diversi agglomerati di medie e grandi dimensioni ci sono 50 posti di lavoro ogni 100 abitanti. Nel caso di agglomerati frontalieri e transfrontalieri come Basilea, Ginevra, Chiasso, Lugano e La Chaux-de-Fonds–Le Locle, il tasso di posti di lavoro potrebbe essere inferiore rispetto a quello attribuito, infatti i frontalieri dei Paesi confinanti vengono conteggiati come lavoratori nella sede dell'azienda, pur non facendo parte della popolazione residente, in quanto domiciliati all'estero.

Altri agglomerati sono, invece, maggiormente orientati alla funzione abitativa. Ad esempio, negli agglomerati di Lachen, Rapperswil, Vevey o Thun si registrano meno di 35 posti di lavoro ogni 100 abitanti. Tutti questi agglomerati di piccole dimensioni consentono il pendolarismo con i centri più grandi. Negli ultimi anni si sono gradualmente trasformati in centri residenziali per gli occupati con un posto di lavoro in un grande centro economico limitrofo.

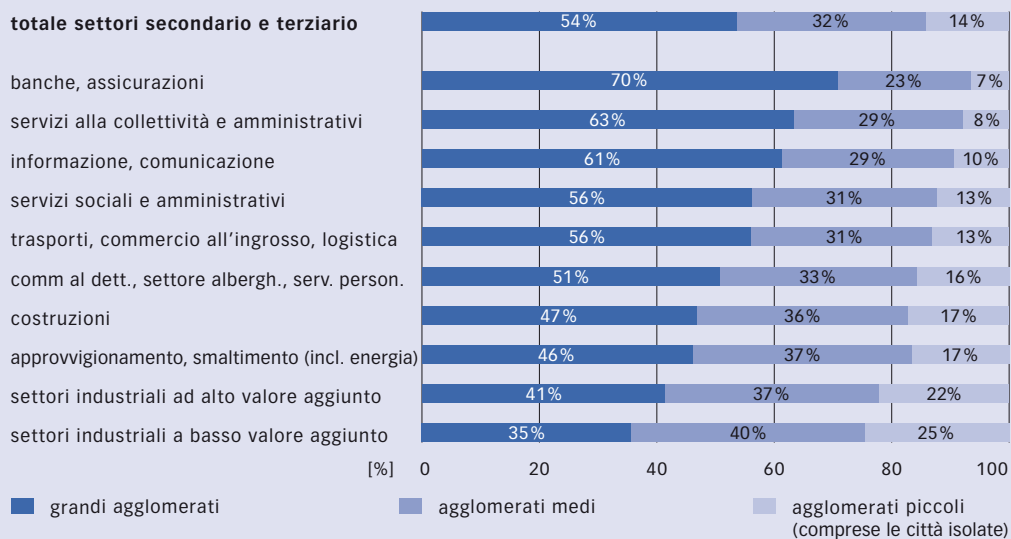


4.1.2 Specializzazione delle piazze economiche svizzere nel sistema urbano svizzero

Oltre che da requisiti specifici rilevanti a livello imprenditoriale, l'attuale ripartizione delle attività economiche nel sistema urbano svizzero è caratterizzata da due tendenze fondamentali: la fase di industrializzazione nonché la progressiva trasformazione verso una società dei servizi, agevolata dalla globalizzazione dell'economia. Se, negli scorsi decenni, l'industrializzazione è avvenuta in modo decentralizzato per motivi storici (costi di gestione del territorio relativamente alti, utilizzo dei corsi d'acqua per la produzione di energia, sfruttamento del potenziale locale di forza lavoro ecc.), ora i servizi si sviluppano di preferenza in luoghi assai centrali, quindi principalmente nei nuclei urbani dei grandi agglomerati. In questo quadro si spiega l'evidente differenziazione settoriale specifica tra il gruppo dei grandi agglomerati e quello degli agglomerati medi e piccoli (cfr. fig. 40):

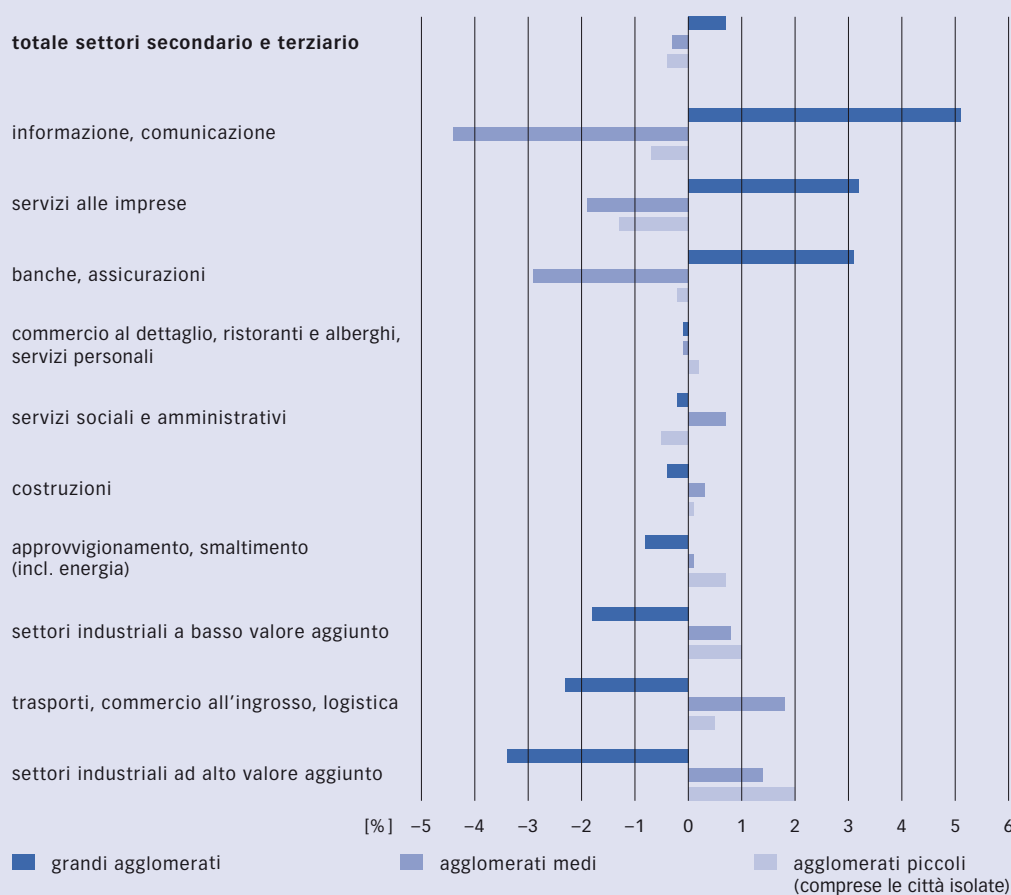
- Ad eccezione del settore alberghiero (cfr. centri turistici nello spazio alpino), quasi tutte le tipologie di servizi sono maggiormente concentrate nei grandi agglomerati rispetto alla totalità dei posti di lavoro nel settore secondario e terziario. Questo vale in modo particolare per il settore finanziario, per i servizi imprenditoriali (consulenza, pianificazione, informatica EED, pubblicità ecc.) e per il settore informazione/comunicazione.
- L'importanza dei diversi agglomerati nell'ambito dei «servizi sociali e amministrativi» si evince dalla relativa funzione politico-amministrativa, sia come sede di organizzazioni internazionali (Ginevra), capitale della Confederazione (Berna) e/o sede dell'Amministrazione cantonale.
- In quanto siti industriali, soprattutto i piccoli agglomerati e le città isolate (così come lo spazio rurale) hanno un peso sovrapporzionale. Ciò è meno evidente negli agglomerati di medie dimensioni nonché nell'agglomerato di Basilea.

Fig. 40: Percentuali di posti di lavoro in base al settore economico e alle dimensioni degli agglomerati 2005



Gli sviluppi strutturali a livello dei vari rami economici nel periodo 1995–2005 mostrano che gli agglomerati sono in grado di rafforzare ulteriormente le loro capacità specifiche, aumentando così il loro grado di specializzazione. Così, il gruppo dei grandi agglomerati nel settore dei servizi legati al centro (settore finanziario, servizi alle imprese, informazione/comunicazione) ha guadagnato ulteriori percentuali di posti di lavoro, mentre nell'industria e nel settore trasporti/commercio all'ingrosso/logistica si osserva, al contempo, una diminuzione di tali percentuali (cfr. fig. 41). Per gli agglomerati medi e piccoli emerge, invece, un'immagine opposta rispetto a quella dei grandi agglomerati.

Fig. 41: Variazioni delle percentuali di posti di lavoro negli agglomerati piccoli, medi e grandi in base ai settori di attività dal 1995 al 2005



Fonte: UST, statistica della popolazione, censimento federale delle aziende

© ARE

In breve

- Il sistema urbano svizzero è costituito da una fitta rete di centri grandi, medi e piccoli, che si completano in parte con le loro singole funzioni principali.
- I grandi agglomerati hanno un ruolo guida di «finestra sul mondo». Inoltre, in quanto centri di servizi, assolvono funzioni specifiche nel proprio settore per altre regioni e centri medi e grandi.
- In settori funzionali che richiedono una vicinanza geografica all'economia locale e alle economie domestiche (ad esempio funzione di approvvigionamento, amministrazione politico-amministrativa dei Cantoni), anche gli agglomerati piccoli e medi assolvono, nel loro settore, importanti funzioni di centro. Ciò è particolarmente evidente negli agglomerati dello spazio alpino, distanti dai grandi agglomerati (ad esempio Davos, St. Moritz).

4.2 Le principali zone di interconnessione nel sistema urbano svizzero

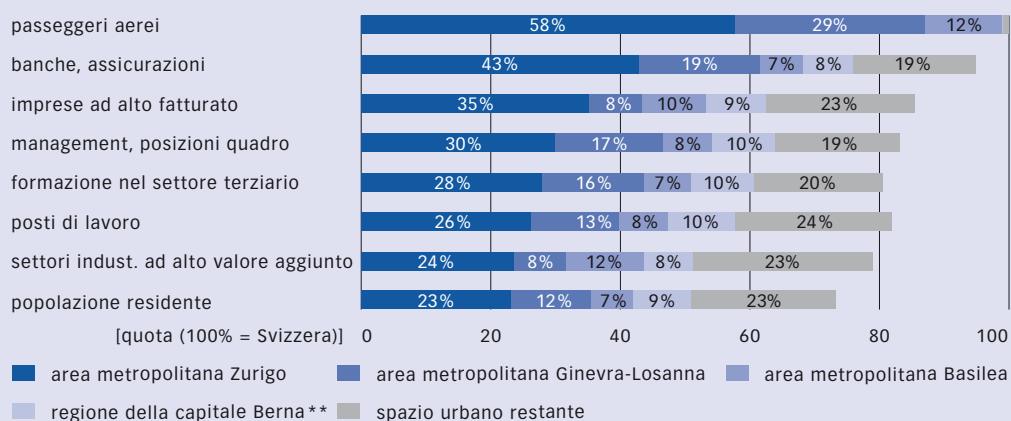
Negli ultimi decenni sono costantemente aumentati i flussi di pendolari, non solo tra la città e la campagna e tra le città nucleo e i relativi Comuni della cintura (cfr. cap. 2.4), ma anche tra i singoli agglomerati. Tale fenomeno è l'espressione di una mobilità sempre maggiore dell'economia e della popolazione, di una crescente specializzazione delle strutture economiche nonché della costituzione di un sistema urbano multipolare con molteplici zone urbane di interconnessione. Le analisi seguenti si riferiscono alle quattro aree principali: le aree metropolitane di Zurigo, Ginevra-Losanna e Basilea nonché la regione della capitale Berna.

4.2.1 Importanza delle più grandi zone di interconnessione nel contesto svizzero

Le tre aree metropolitane nonché la regione della capitale Berna non sono caratterizzate dalla prevalenza del mercato del lavoro, ma si distinguono per la portata della loro immagine internazionale. Per costruire tale immagine occorrono, oltre alla «dimensione» (per esempio numero di abitanti e forza economica PIL), soprattutto la presenza delle cosiddette funzioni metropolitane, che dimostrano l'internazionalità della relativa conurbazione: l'importanza della regione urbana come centro finanziario, industriale e/o turistico internazionale, come centro decisionale e di controllo politico ed economico, come centro di innovazione e scambio di conoscenze, nonché come punto di snodo del traffico ferroviario ed aereo internazionale. Al riguardo, ci si chiede quale significato rivestano le cosiddette zone di interconnessione nel contesto nazionale.

Le analisi mostrano che questi spazi, per quasi tutte le funzioni rappresentate, assumono una rilevanza superiore a quella che ci si aspetterebbe dal dato demografico (cfr. fig. 42). Ciò risulta particolarmente marcato nelle aree metropolitane di Zurigo e Ginevra-Losanna. Queste aree metropolitane assumono un'importanza sovrapporzionale in quanto punti cruciali nel sistema nazionale e internazionale dei trasporti, sede di importanti società (headquarter), sedi di istituti di formazione superiore nonché centri finanziari. La concentrazione dei servizi con un orientamento nazionale e internazionale si rispecchia inoltre sulla qualità del mercato del lavoro: circa due terzi degli occupati con posizioni dirigenziali e con una formazione nel settore del terziario vivono in una delle quattro zone di interconnessione urbane analizzate.

Fig. 42: Selezione di indicatori per le quattro zone di interconnessione urbane più grandi della Svizzera *



* non comprende le relative aree parziali estere

** compresi gli agglomerati di Thun, Friburgo, Bienne nonché le città isolate di Lyss e Burgdorf

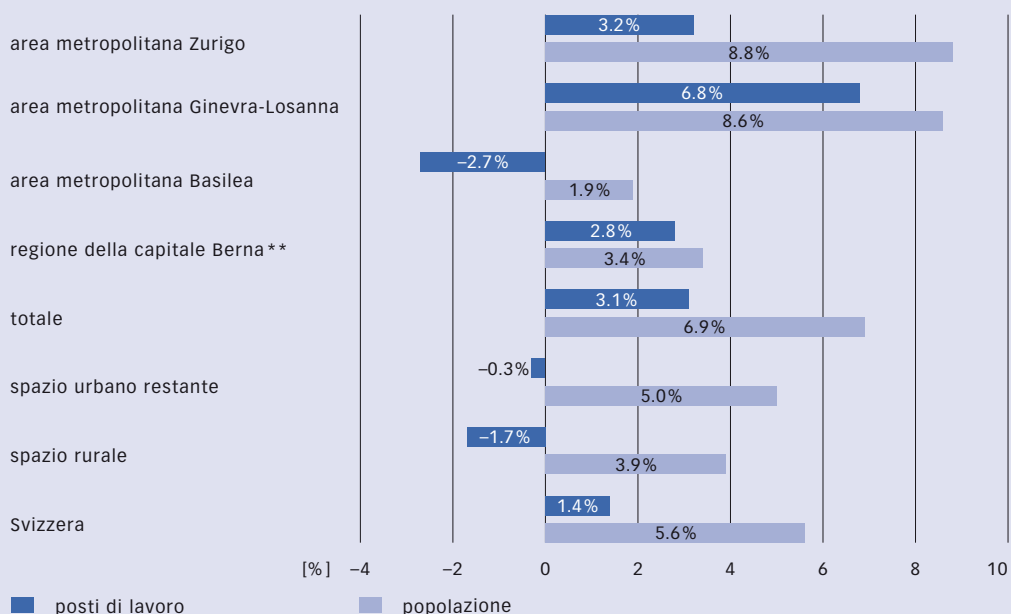
Fonte: UST, censimento fed. della popolazione (2000), censimento fed. delle aziende (2005), statistica della popolazione; Schw. Handelszeitung (2005): Umsatzstärkste Unternehmen in der Schweiz (Le imprese con il maggior fatturato in Svizzera), statistica del traffico aereo (2006)

© ARE

4.2.2 Dinamica delle quattro maggiori zone di interconnessione urbane

Le tre aree metropolitane svizzere nonché la regione della capitale Berna sono riuscite a sviluppare la loro funzione di centri di posti di lavoro e regioni di residenza rispetto al resto della Svizzera nel periodo 1995–2005 (cfr. fig. 43).

Fig. 43: Evoluzione demografica e dei posti di lavoro nelle quattro maggiori zone di interconnessione urbane della Svizzera nel periodo 1995–2005 *



* non comprende le relative aree parziali estere

** compresi gli agglomerati di Thun, Friburgo, Bienne nonché le città isolate di Lyss e Burgdorf

Fonte: UST, censimento federale della popolazione

© ARE

Tra le quattro aree analizzate si rilevano tuttavia differenze sostanziali relative alla dinamica: nelle aree metropolitane di Zurigo e Ginevra-Losanna l'incremento demografico (+9%), è stato nettamente superiore rispetto all'area metropolitana di Basilea e alla regione della capitale Berna. Basilea ha registrato una leggera diminuzione dei posti di lavoro, mentre Zurigo e Berna un aumento del 3% e Ginevra-Losanna perfino del 7%.¹⁸

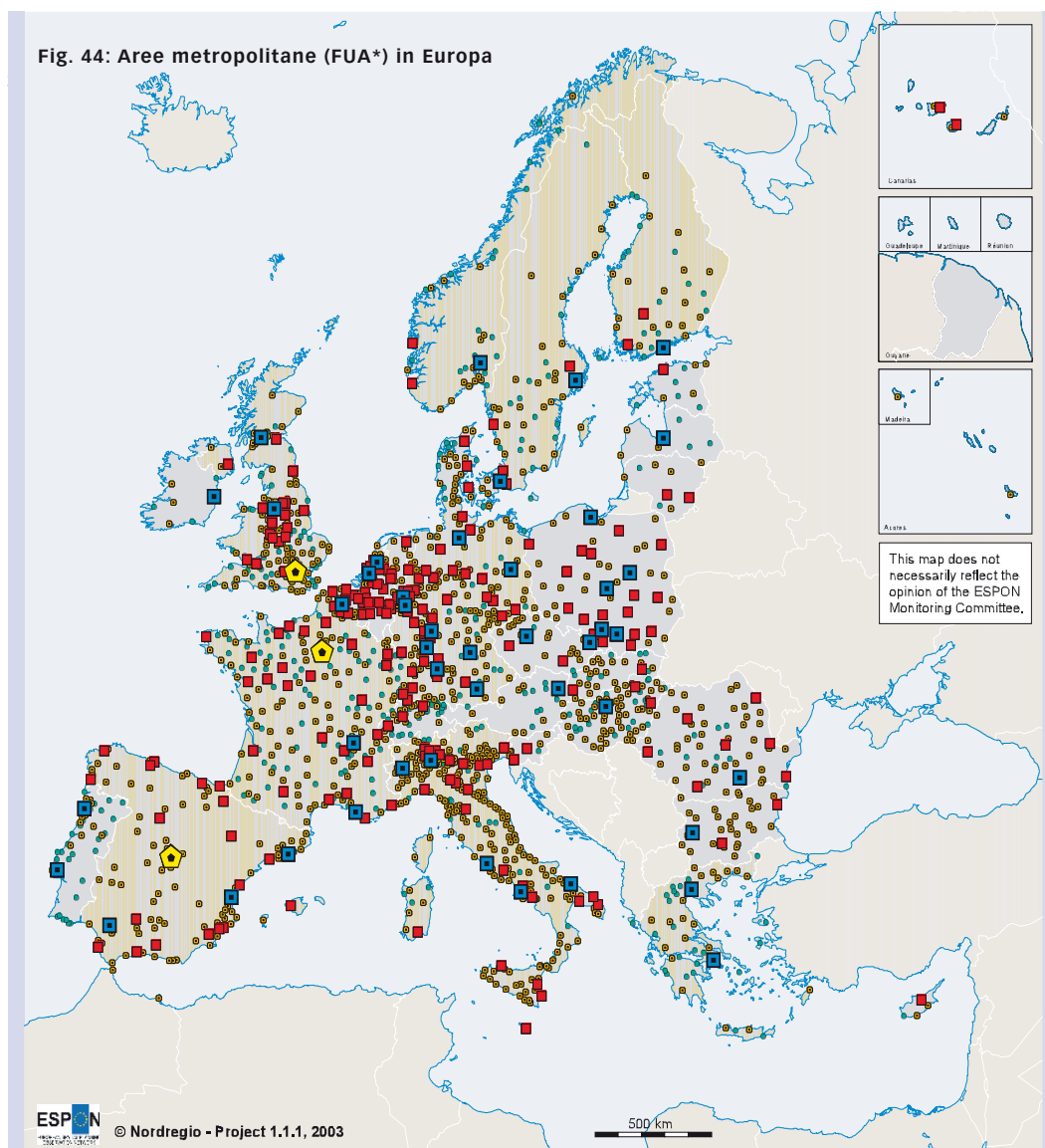
In breve

- ▶ I settori economici importanti e le competenze decisionali economiche si raggruppano nelle quattro zone di interconnessione urbane di Zurigo, Ginevra-Losanna, Basilea e Berna.
- ▶ I quattro spazi analizzati si differenziano a livello strutturale rispetto allo spazio urbano restante della Svizzera principalmente per una maggiore presenza di funzioni con un orientamento internazionale (piazza finanziaria, sede di importanti società, formazione/ricerca, comunicazione e trasporti).
- ▶ L'importanza relativa delle quattro zone di interconnessione qui analizzate è aumentata, negli ultimi 10–12 anni, rispetto al restante spazio urbano e allo spazio rurale, sia dal punto di vista della popolazione residente che dei posti di lavoro.

¹⁸ Considerando le aree parziali estere, il bilancio per gli spazi metropolitani di Basilea e Ginevra potrebbe essere maggiormente positivo, poiché, in base alle affermazioni degli esperti, nei Paesi esteri limitrofi si sono registrati, negli ultimi anni, un notevole aumento dell'occupazione e un rilevante incremento demografico.

5. Classificazione dei grandi centri svizzeri a livello europeo

L'ulteriore crescita del benessere economico in Svizzera dipenderà, nel quadro di una progressiva globalizzazione, dal modo in cui la piazza economica svizzera riuscirà ad affermarsi, anche in futuro, nello sviluppo economico mondiale. I grandi centri di Zurigo, Ginevra, Losanna, Basilea e Berna svolgeranno quindi un ruolo cruciale di «motori economici» sul piano nazionale e in parte anche internazionale. Essendo tali città in forte competizione con altri centri globali, è fondamentale la loro posizione nel sistema urbano europeo.



*FUA = Aree urbane con più di 20 000 abitanti

Geographical Base: Eurostat GISCO

- > 5 milioni di abitanti
- 1-5 milioni di abitanti
- 250 000-1 milioni di abitanti
- 50 000-250 000 abitanti
- < 50 000 abitanti

Origin of data: National Statistical Offices, National experts
Source: Nordregio

(Fonte: ESPON, progetto 1.1.1, 2003)

Gli agglomerati svizzeri, in base al programma europeo di ricerca ESPON¹⁹, fanno parte del sistema urbano europeo globale che comprende più di 1500 regioni urbane (il cosiddetto Functional Urban Areas; FUA) con almeno circa 20 000 abitanti (cfr. fig. 44). I cinque più grandi agglomerati svizzeri sono classificati, a livello demografico, tra i primi 200 agglomerati europei: Zurigo e Ginevra rientrano fra i 70 agglomerati europei con almeno 750 000 abitanti e occupano rispettivamente il 36° e il 67° posto. Basilea, Berna e Losanna sono rispettivamente al 72°, 168° e 193° posto.

Una popolazione residente numerosa e concentrata a livello territoriale è invece solo uno dei molteplici fattori di successo delle aree metropolitane. Sono significativi anche altri fattori come, ad esempio, un'elevata capacità economica e innovativa, l'alta concentrazione delle funzioni decisionali e di controllo, un notevole potenziale di forza lavoro qualificato, un sistema di trasporti efficiente a livello nazionale e internazionale nonché una buona qualità della vita e dell'ambiente (compreso il reddito e il potere d'acquisto). Come sono classificati, rispetto alla media europea, i grandi centri svizzeri in base a queste caratteristiche (cfr. fig. 45)?

Zurigo e Ginevra, possedendo da tre a quattro delle 10 caratteristiche illustrate, rientrano nelle prime dieci posizioni, soprattutto per il reddito annuale a parità del potere d'acquisto, per quanto riguarda l'importanza come centro finanziario internazionale, sede di società internazionali (Zurigo) e di organizzazioni internazionali (Ginevra), sede congressuale (Ginevra) nonché punto di riferimento per il traffico aereo internazionale (Zurigo). A parte poche eccezioni (numero di studenti, nel caso di Ginevra anche in rapporto alla popolazione residente), i due più grandi agglomerati svizzeri rientrano sempre nella prima fascia di agglomerati di volta in volta analizzati (180–260 agglomerati).

L'agglomerato di Basilea, sede dell'industria farmaceutica internazionale, raggiunge livelli assai elevati di capacità economica (valore aggiunto pro capite) nonché di reddito pro capite ma, per le restanti caratteristiche, rientra per lo più nella prima o seconda fascia. Losanna e Berna ricoprono per lo più delle posizioni intermedie.

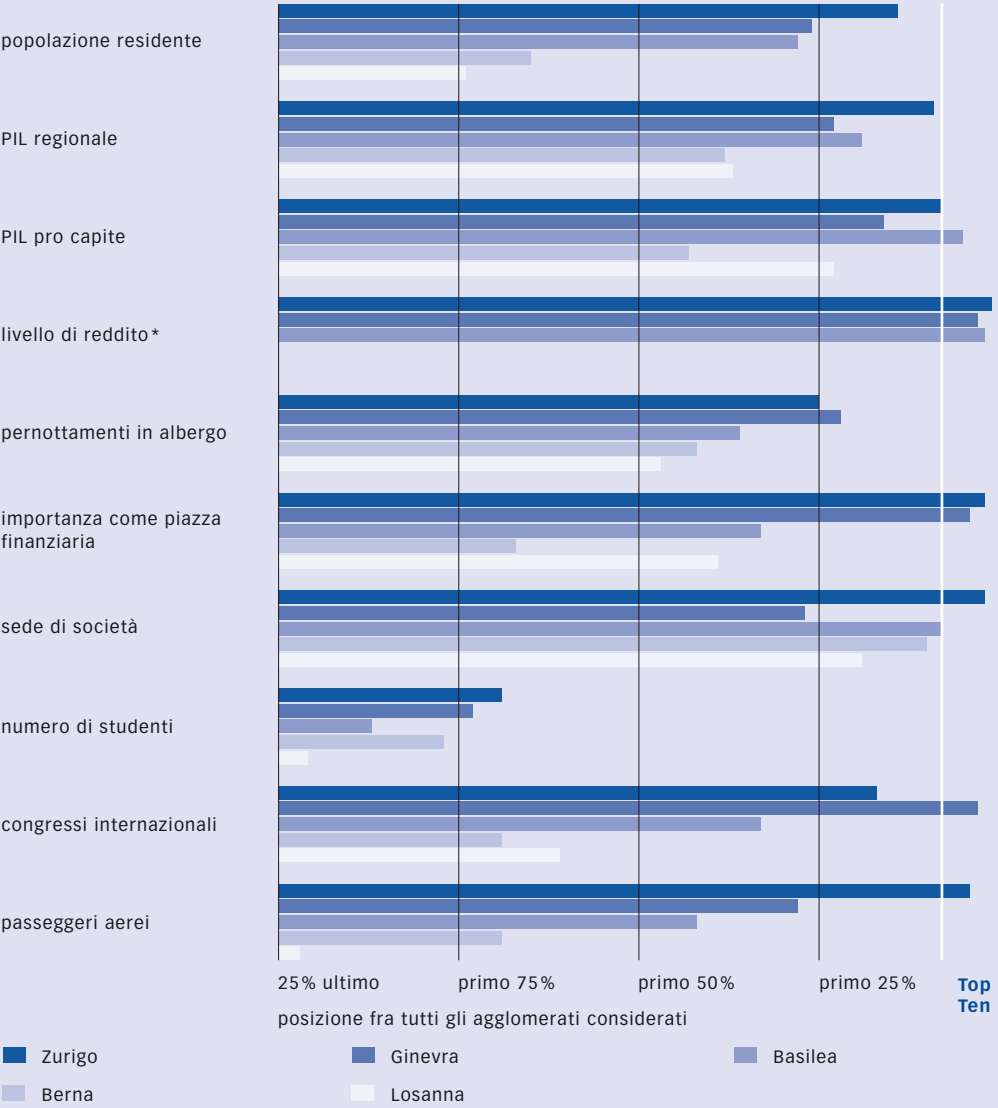
Per una valutazione complessiva dei cinque centri più grandi della Svizzera, in confronto alle altre grandi regioni metropolitane europee esistono differenti sistemi di classificazione delle città, in parte regolarmente aggiornati a livello internazionale, che utilizzano una diversa scala di indicatori a seconda dell'obiettivo. In base a valutazioni riassunte in modo piuttosto generale, l'agglomerato di Zurigo è classificato, tra gli agglomerati europei, tra il 20° e il 30° posto (cfr. fig. 46). Infatti, Zurigo può confrontarsi con conurbazioni come Copenaghen, Dublino, Helsinki, Francoforte sul Meno, Düsseldorf, Firenze, Amburgo o Colonia. Questo vale in parte anche per l'agglomerato di Ginevra. Nella classificazione generale degli agglomerati europei in base allo studio ESPON, il grande agglomerato di Zurigo rientra perfino nei «Motori d'Europa»,²⁰ che rivestono un ruolo cruciale su scala europea a livello di funzioni di metropoli.

Gli agglomerati di Basilea, Berna e Losanna mostrano, rispetto a Zurigo e Ginevra, pochi tratti distintivi delle metropoli. In riferimento ai criteri qui illustrati, sono classificate tra la posizione 50 e 200.

¹⁹ European Spatial Planning Observation Network; i lavori di ricerca includono lo spazio EU a 27, comprensivo di Svizzera e Norvegia.

²⁰ I «Motori europei» comprendono, oltre a Zurigo, le seguenti metropoli, classificate in base al relativo studio ESPON: Amsterdam, Barcellona, Berlino, Bruxelles, Düsseldorf, Francoforte, Amburgo, Copenaghen, Colonia, Madrid, Milano, Monaco, Roma, Stoccolma, Stoccarda, Vienna.

Fig. 45: Classificazione delle metropoli svizzere in base alle diverse funzioni metropolitane



* per le città di Berna e Losanna non sono disponibili i dati

Le metropoli svizzere sono caratterizzate dal fatto che, date le loro molteplici qualità, in genere sono classificate meglio di quanto ci si aspetterebbe dal dato relativo alla popolazione residente. Inoltre, si nota che, tendenzialmente, i grandi agglomerati svizzeri possono essere analizzati meglio grazie a valutazioni più specifiche (ad esempio qualità di vita, luogo attrattivo per gli investimenti, costo della vita e salario). I diversi risultati mostrano che la rispettiva scelta degli indicatori nonché la delimitazione territoriale degli spazi urbani sono di fondamentale importanza per la valutazione finale, ma anche che l'interpretazione dei risultati richiede particolare attenzione.

Fig. 46: Classificazione delle metropoli svizzere nel quadro di una valutazione delle città selezionate

| Studio | Rozenblat/Cicille (2003): Les villes européennes | ESPON-Project 1.1.1 (2005) | Cushman & Wakefield Healey & Baker (2005): European Cities Monitor | Mercer (2005): Global Quality of Living | Per confrontare: classificazione in base al numero di abitanti*** |
|---|---|---|--|---|---|
| Obiettivo principale | Classificazione economica delle città francesi nel sistema urbano europeo (in un contesto di competitività) | Sviluppare una rete scientifica nell'ambito dello sviluppo territoriale europeo per incentivare la politica regionale dell'Ue | Consulenza decisionale per le imprese nella loro strategia di investimenti internazionale | Consulenza decisionale per stabilire i salari e le maggiorazioni nelle imprese che operano a livello internazionale | |
| Selezione delle città | Base: 180 agglomerati con almeno 200 000 abitanti | Base: 1595 agglomerati secondo la definizione del relativo Paese | Le 30 città più attrattive dal punto di vista degli investimenti in base a un'indagine condotta su 500 imprese europee | Base: circa 270 città a livello mondiale | Circa 1600 conurbazioni in Europa (Ue, Svizzera, Norvegia) |
| Agglomerati svizzeri presi in esame | Zurigo, Ginevra, Basilea, Berna, Losanna | 45 agglomerati svizzeri | Zurigo, Ginevra | Zurigo, Ginevra, Berna | Tutti i 50 agglomerati |
| Quota di indicatori | 15 | 7 | 12 | 39 | – |
| Posizione dei grandi agglomerati svizzeri | | | | | |
| Zurigo | 20 | 27 | 10 | 2 | 36 |
| Ginevra | 26 | 65 | 18 | 1 | 67 |
| Basilea | 46 | 115 * | nessuna risp. | nessuna risp. | 72 |
| Berna | 96 | 45 ** | nessuna risp. | 7 | 168 |
| Losanna | 85 | 178 | nessuna risp. | nessuna risp. | 193 |

* escluse le aree parziali straniere (ad esempio escluso l'aeroporto di Basilea-Mulhouse-Friburgo)

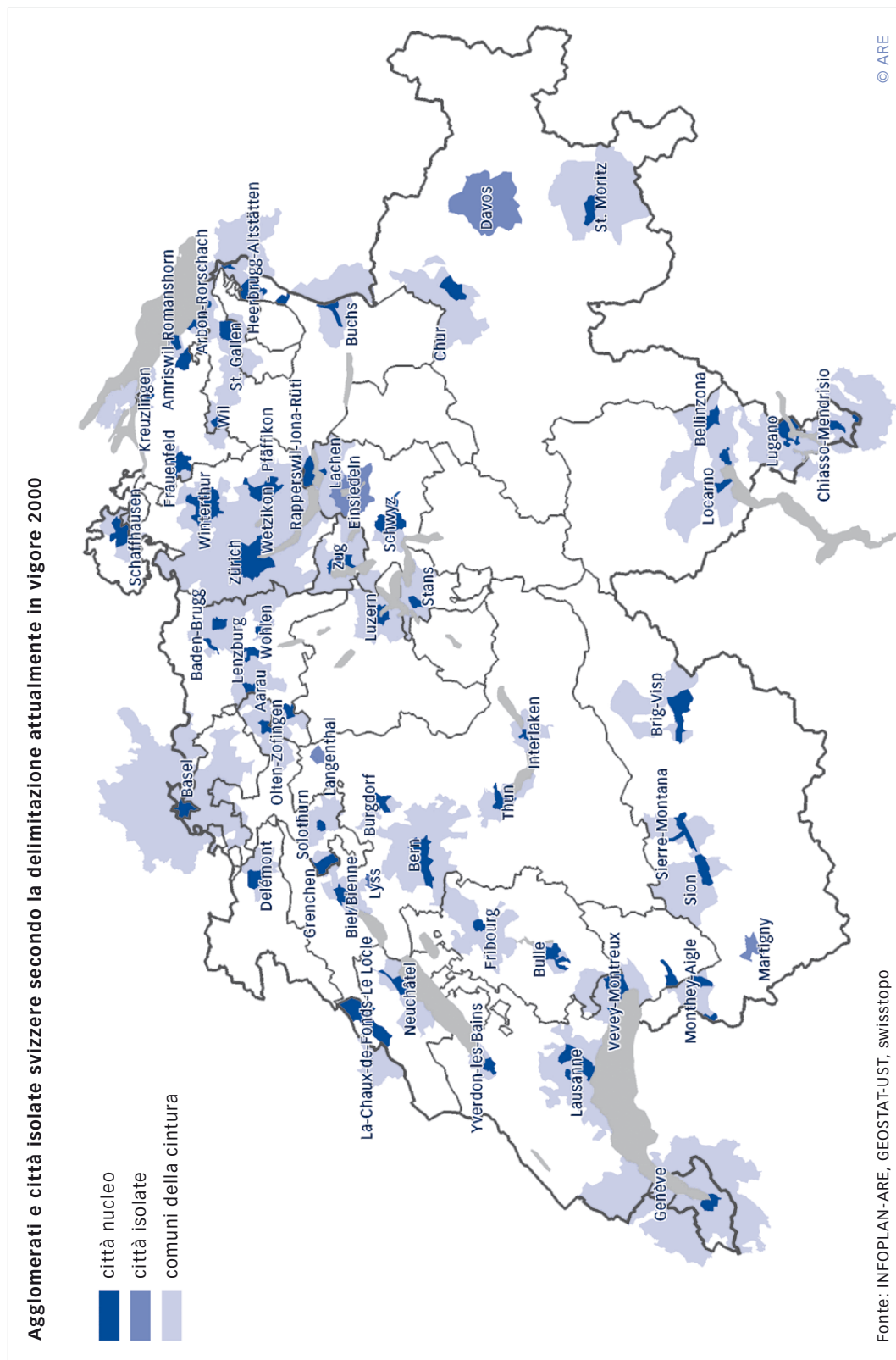
** influenza relativamente marcata della funzione di capitale nell'ambito del progetto ESPON

*** comprese le aree parziali straniere

In breve

- ▶ I grandi agglomerati svizzeri occupano, a livello demografico, le posizioni 36 (Zurigo), 67 (Ginevra), 72 (Basilea), 168 (Berna) e 193 (Losanna) su un totale di più di 1500 agglomerati in Europa.
- ▶ Le funzioni metropolitane delle grandi città svizzere sono, rispetto alla media internazionale, più marcate rispetto a quanto ci si aspetterebbe a partire dal relativo numero di abitanti.
- ▶ Il grande agglomerato di Zurigo rientra fra i 16 spazi urbani classificati come «Motori europei» nel programma ESPON dell'UE, che svolgono un ruolo cruciale nel contesto europeo in virtù del loro sviluppo economico, delle funzioni decisionali e di controllo, del potenziale innovativo e della funzione di hub a livello internazionale nel settore dei trasporti aerei.

Carta degli agglomerati e delle città isolate svizzere



Studi tematici Monitoraggio dello spazio urbano svizzero

| |
|--|
| A1: Sviluppo delle città e degli agglomerati |
| A2: Specializzazione economica |
| A3: Struttura sociodemografica della popolazione |
| A4: Mercato degli alloggi |
| A5: Traffico negli agglomerati |
| A6: Offerta di servizi e infrastrutture |
| A7: Sviluppo centripeto e rinnovamento degli insediamenti |
| A8: Le condizioni di vita nello spazio urbano (non ancora disponibile in italiano) |
| A9: Oneri dei centri urbani |
| B1: Spazio urbano e spazio rurale a confronto |
| B2: Specializzazioni funzionali nella rete urbana (non ancora disponibile in italiano) |
| B3: Aree metropolitane |
| B4: I trasporti nella rete urbana svizzera (non ancora disponibile in italiano) |
| B5: L'offerta di servizi (non ancora disponibile in italiano) |
| C1/C2: I grandi centri svizzeri nella rete urbana europea (non ancora disponibile in italiano) |
| C3: I collegamenti tra i centri urbani svizzeri e le principali città europee (non ancora disponibile in italiano) |

Gli studi sono disponibili all'indirizzo www.agglomeration.ch -> Monitoraggio dello spazio urbano

