

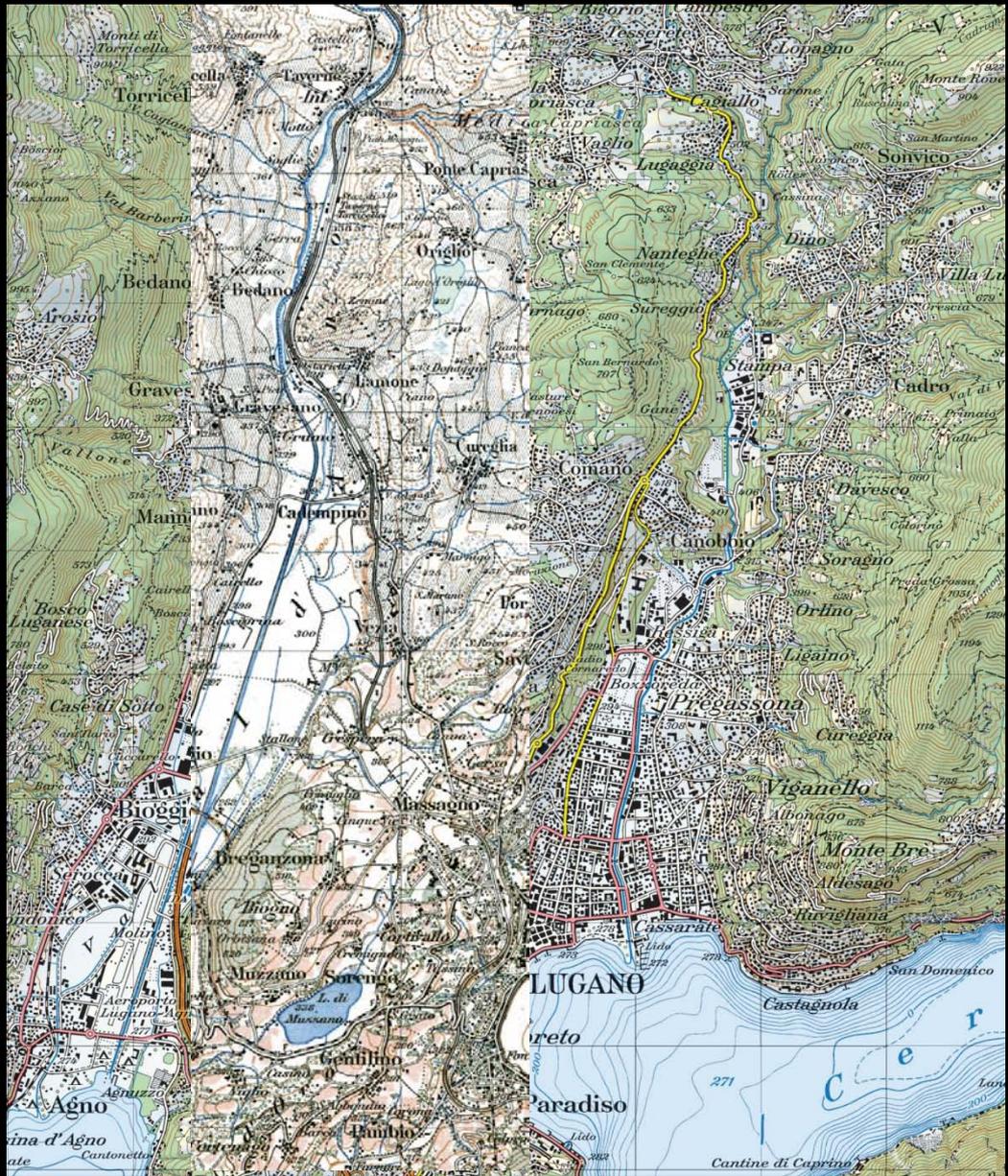
# Le trasformazioni del territorio attraverso le carte topografiche L'agglomerato di Lugano

Gian Paolo Torricelli /AAM-USI

L'Ufficio federale di topografia (swisstopo) ha di recente messo in linea uno strumento che consente di effettuare confronti storico-geografici, per quanto permettono le carte topografiche, come ad esempio l'evoluzione e la diffusione spaziale del bosco, o quella dello spazio edificato sul lungo periodo.

La mappa non è il mondo, ne è un modello matematico: è la sua trasposizione mediante la tecnica della proiezione, che ci permette di passare dalla sfera al piano, di visualizzare punti, linee e aree che compongono lo spazio geografico, ma anche di calcolare distanze e superfici.

La mappa è in qualche modo una mediazione simbolica tra l'uomo e il suo spazio, anzi è praticamente l'unico strumento che gli consente di rappresentare il territorio in cui vive.



© swisstopo

Università  
della  
Svizzera  
italiana

Accademia  
di architettura

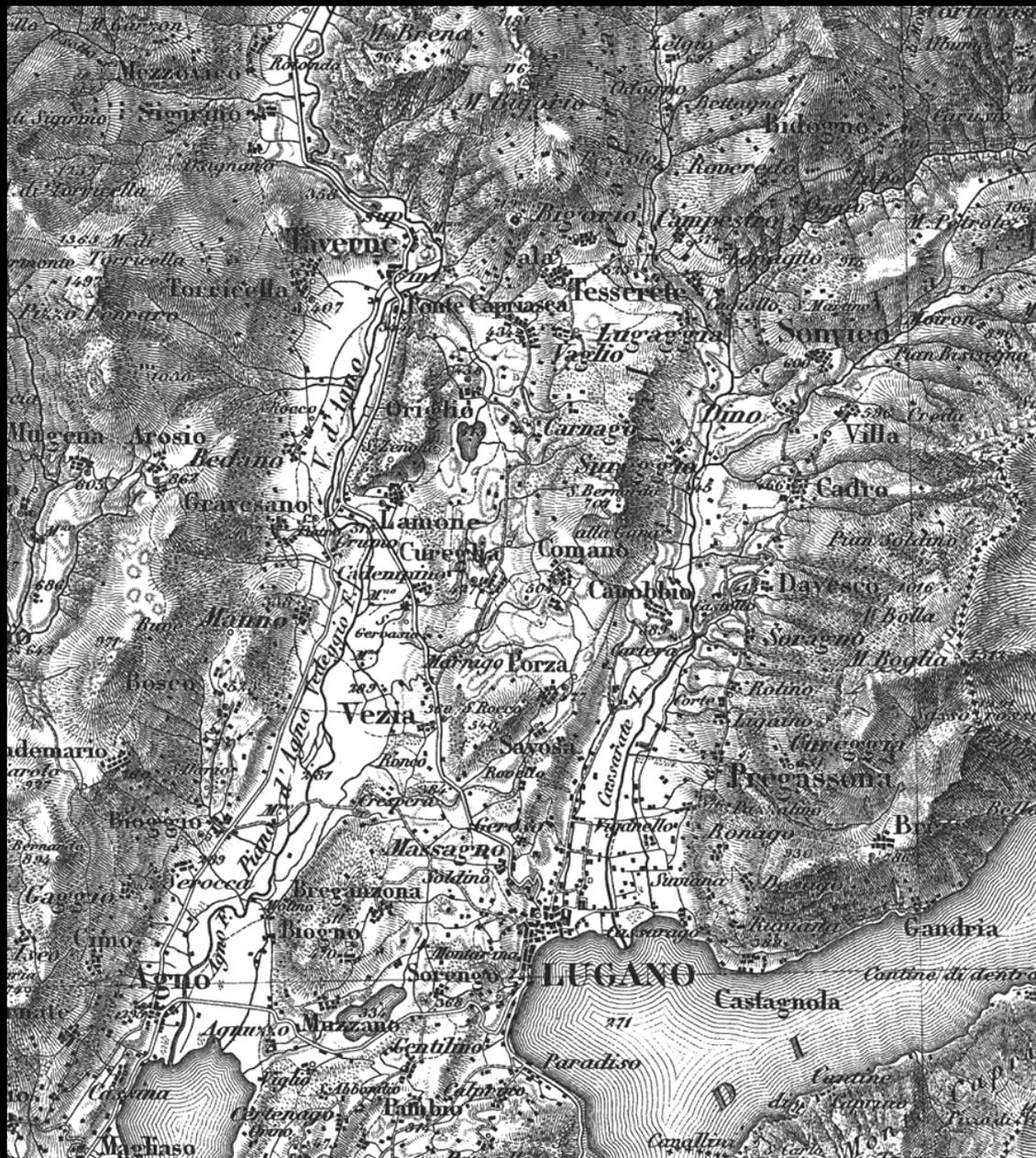
# 1864

Mappa Dufour 1:100'000

L'area dell'attuale agglomerato urbano di Lugano è un doppio sistema vallivo (le valli del Cassarate e del Vedeggio) praticamente parallelo da nord a sud, afferente al Lago Ceresio. La città di Lugano nasce sulla riva sinistra del Cassarate, come insediamento di pescatori; a partire dal XVII-XVIII sec. assume l'aspetto che avrà sino alla seconda metà dell'800.

Verso la metà del XIX secolo, l'urbanizzazione è limitata ad insediamenti circoscritti, ampie parti del fondovalle risultano ancora libere.

Il fiume Cassarate appare già canalizzato, mentre la Val d'Agno (Basso Vedeggio) è ancora caratterizzata dai percorsi sinuosi del corso d'acqua.



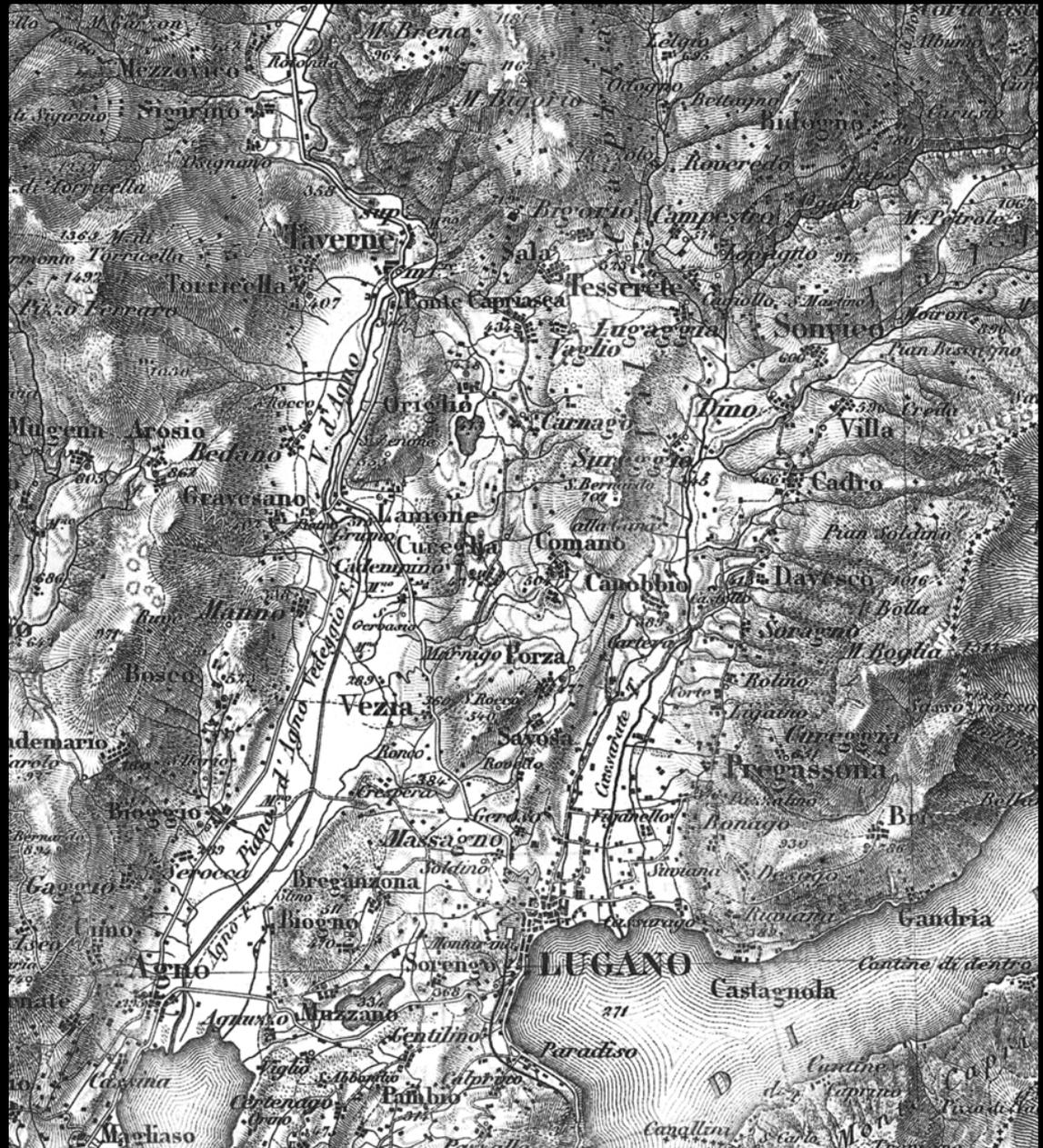
© swisstopo

# 1880

Mappa Dufour 1:100'000

C'è un primo timido sviluppo radiale della città, verso nord e sul fondovalle del Cassarate. In questi anni viene realizzata la stazione di Lugano, punto strategico della Ferrovia del Gottardo, che figura ancora come stazione termine.

Negli anni 1870 il corso del Vedeggio viene parzialmente corretto, a scopi agricoli: qui – come del resto altrove sui rilievi e nel fondovalle - lo spazio edificato rimane confinato ai nuclei situati sui conici di deiezione.



© swisstopo

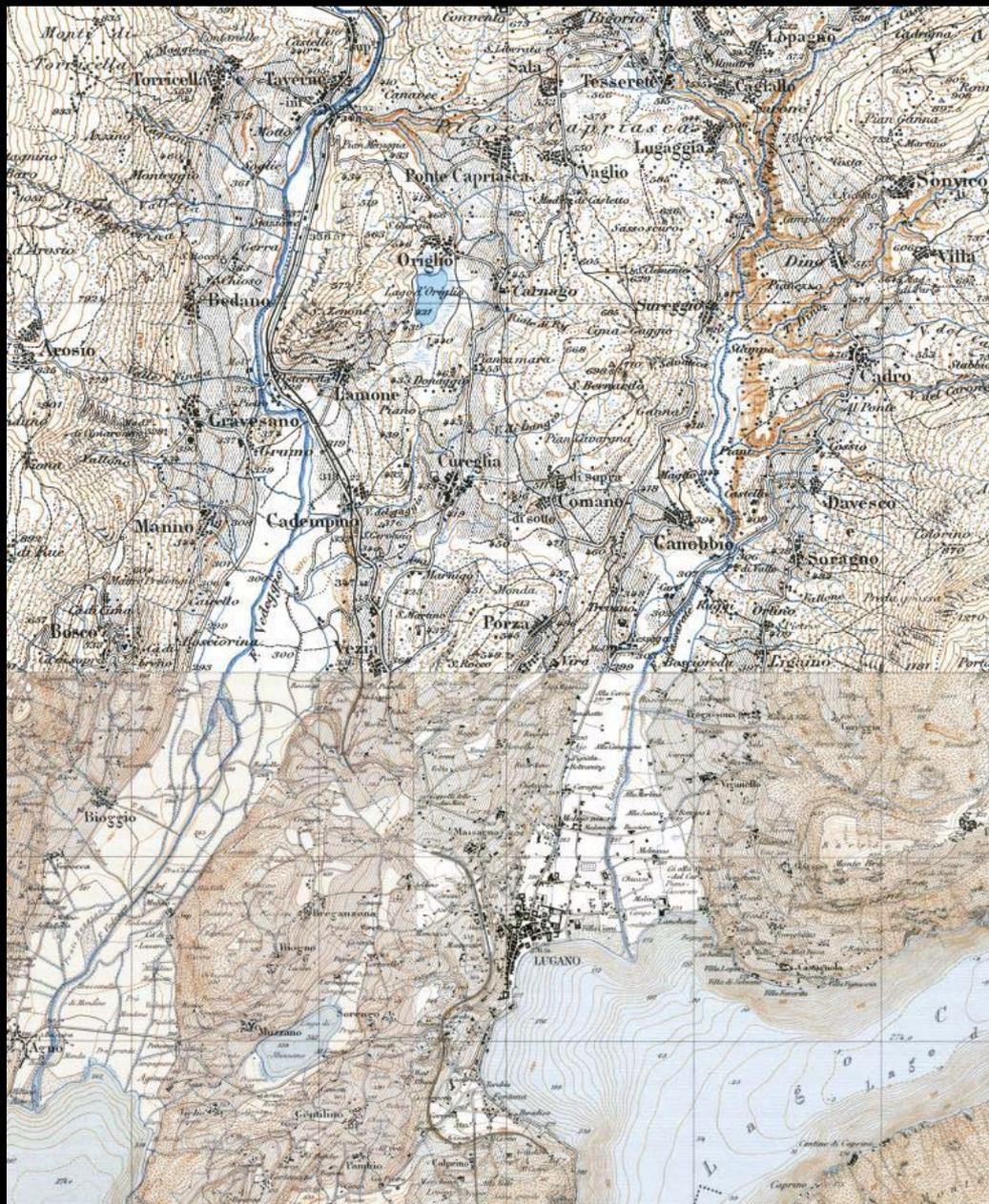
# 1900

Mappa Siegfried 1: 50'000

All'inizio del XX secolo la linea ferroviaria del S. Gottardo è realizzata.

A Lugano l'edificato inizia a svilupparsi al di fuori dell'antico centro: la costruzione dei grandi alberghi tra la Stazione e il Lago è in piena attività; appare per la prima volta il toponimo "Molino Nuovo" a nord del centro. Altrove, tuttavia, la situazione è ancora quella dei 20 anni precedenti.

Il fondovalle del Vedeggio rimane intermante libero da insediamenti.



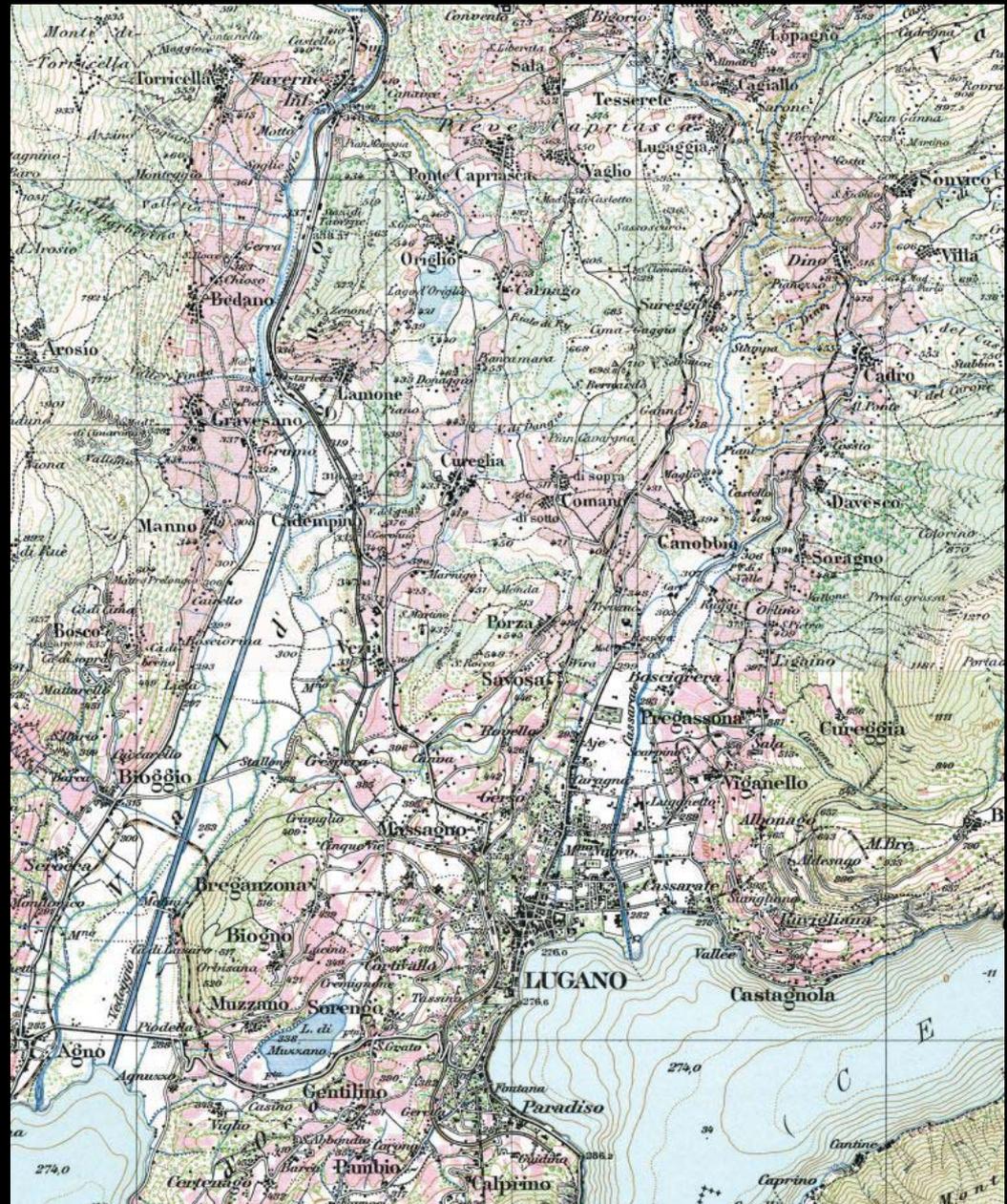
© swisstopo

1920

Mappa Siegfried 1: 50'000

Rispetto al 1900 la situazione è molto cambiata. Lo sviluppo urbano di Lugano si accelera e si estende attorno al centro verso nord (appare il cimitero) e verso sud, lungo il lago (Paradiso). Le falde del Monte Bre iniziano ad essere edificate fuori dai nuclei.

Nella Valle del Vedeggio il fiume è ora definitivamente canalizzato, il fondovalle è sfruttato a fini agricoli e rimane ampiamente libero di costruzioni e manufatti.



© swisstopo

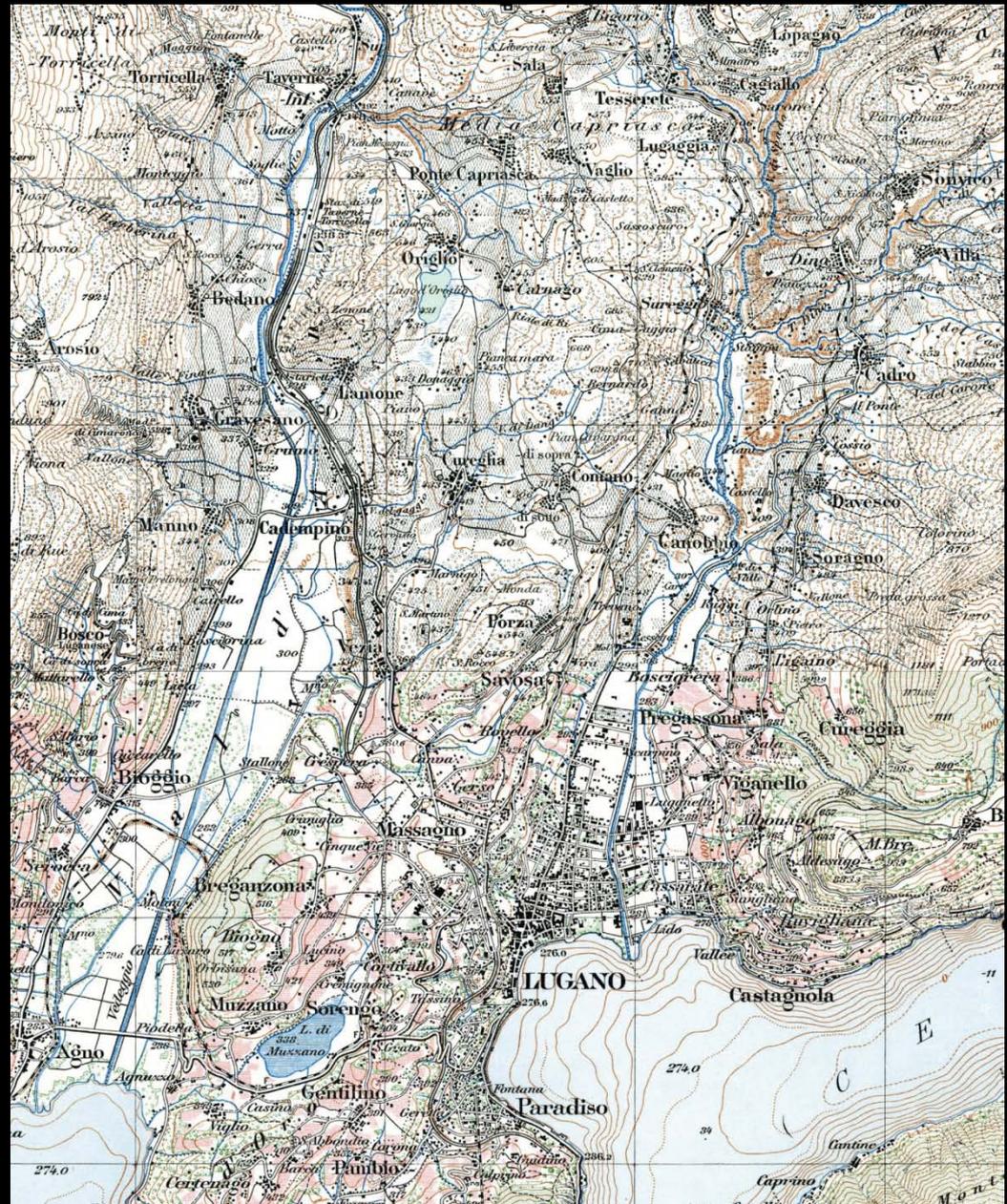
1940

Mappa Siegfried 1: 50'000

All'inizio degli anni '30, con la grande crisi, lo sviluppo si arresta; in seguito vi sarà la guerra: va notata però la sensibile progressione dell'urbanizzazione lungo le rive del Cassarate.

Altrove invece non vi sono cambiamenti di rilievo.

Il Campo di aviazione di Agno realizzato nel 1938 non è segnalato sulla mappa (i voli sono interrotti durante la guerra).



© swisstopo

1950

Mappa Siegfried 1: 50'000

Dopo la seconda guerra mondiale prosegue l'urbanizzazione di Lugano, si edificano i quartieri nel fondovalle del Cassarate, dal centro verso nord, ma anche l'edificazione delle falde del Monte Brè prosegue.

Tuttavia ampie porzioni dell'area pianeggiante a nord del centro rimangono libere da insediamenti, come la zona di Cornaredo dove negli anni successivi verrà edificato lo stadio del FC Lugano.

Altrove la situazione pare immutata..



© swisstopo

# 1960

Carta nazionale svizzera 1:50'000

Continua l'intensificazione e l'espansione radiale dell'urbanizzazione di Lugano, che si nel contempo si densifica notevolmente.

Per contro sulle colline, per la prima volta, si nota l'espansione dell'edificato oltre i nuclei tradizionali, in rari insediamenti dispersi.

La valle del Vedeggio resta però sostanzialmente libera da insediamenti.



© swisstopo

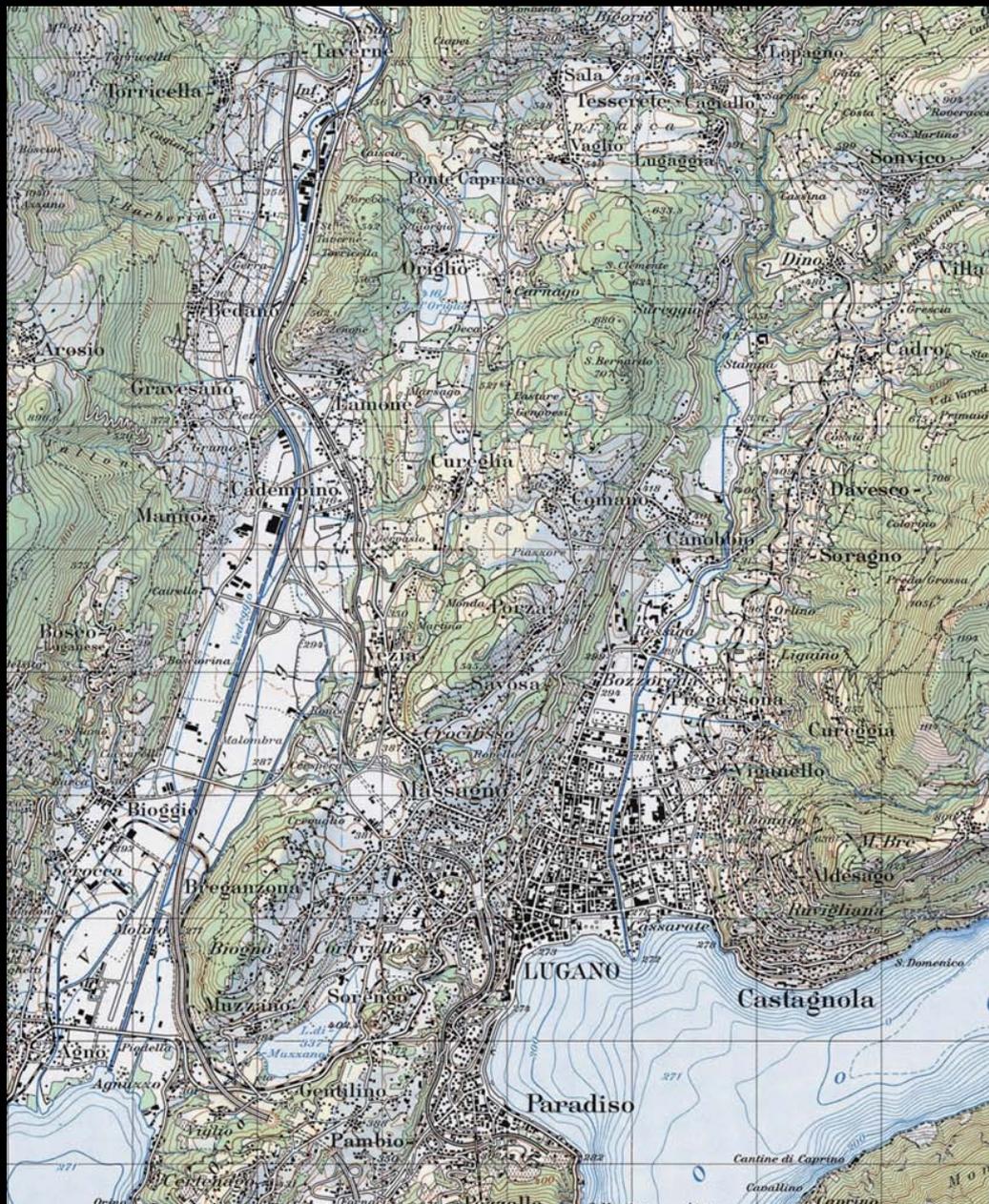
# 1975

Carta nazionale svizzera 1:50'000

Dal 1960 i cambiamenti sono notevoli. Lugano continua ad intensificare la sua urbanizzazione, la città si spinge ora ben oltre i confini del (vecchio) comune di Lugano. Il quartiere di Trevano inizia a strutturarsi.

L'autostrada N2 è stata ultimata nel Luganese nel 1968, passa dalla Valle del Vedeggio con un itinerario longitudinale, che la taglia in due.

Essa fa da limite agli insediamenti industriali che cominciano a svilupparsi sulla parte occidentale della Piana, nei fondovalle di Manno, di Bioggio e della Serocca d'Agno. Appare ora chiaramente anche l'infrastruttura aeroportuale. Inizia la costruzione di una nuova centralità.



© swisstopo,

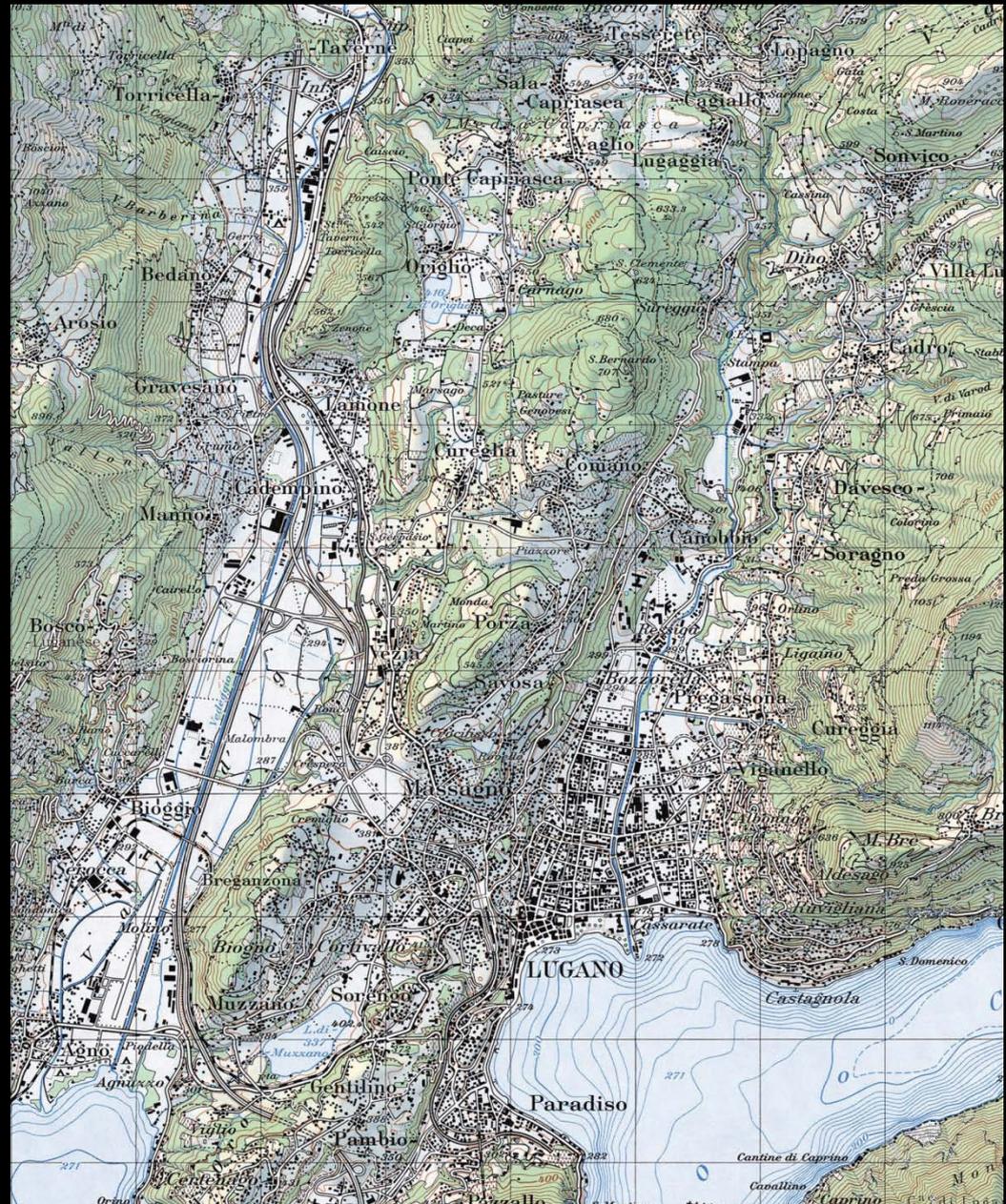
# 1979

Carta nazionale svizzera 1:50'000

La concentrazione dell'edificato sul centro di Lugano sembra attenuarsi in favore di una diffusione delle costruzioni, appare ora la mole degli edifici del Centro Studi di Trevano, dell'Ospedale Civico e del Carcere della Stampa.

C'è una forte crescita economica. Nella Valle del Vedeggio, le residenze – unifamiliari – si diffondono sui promontori mentre i capannoni industriali insediano il fondovalle.

Si può osservare ad esempio lo sviluppo dell'edificato (unifamiliare) attorno ai nuclei collinari (ad es. Gravesano, Vezia, Porza, Savosa, Comano, Cureglia, ecc.).



© swisstopo

# 1985

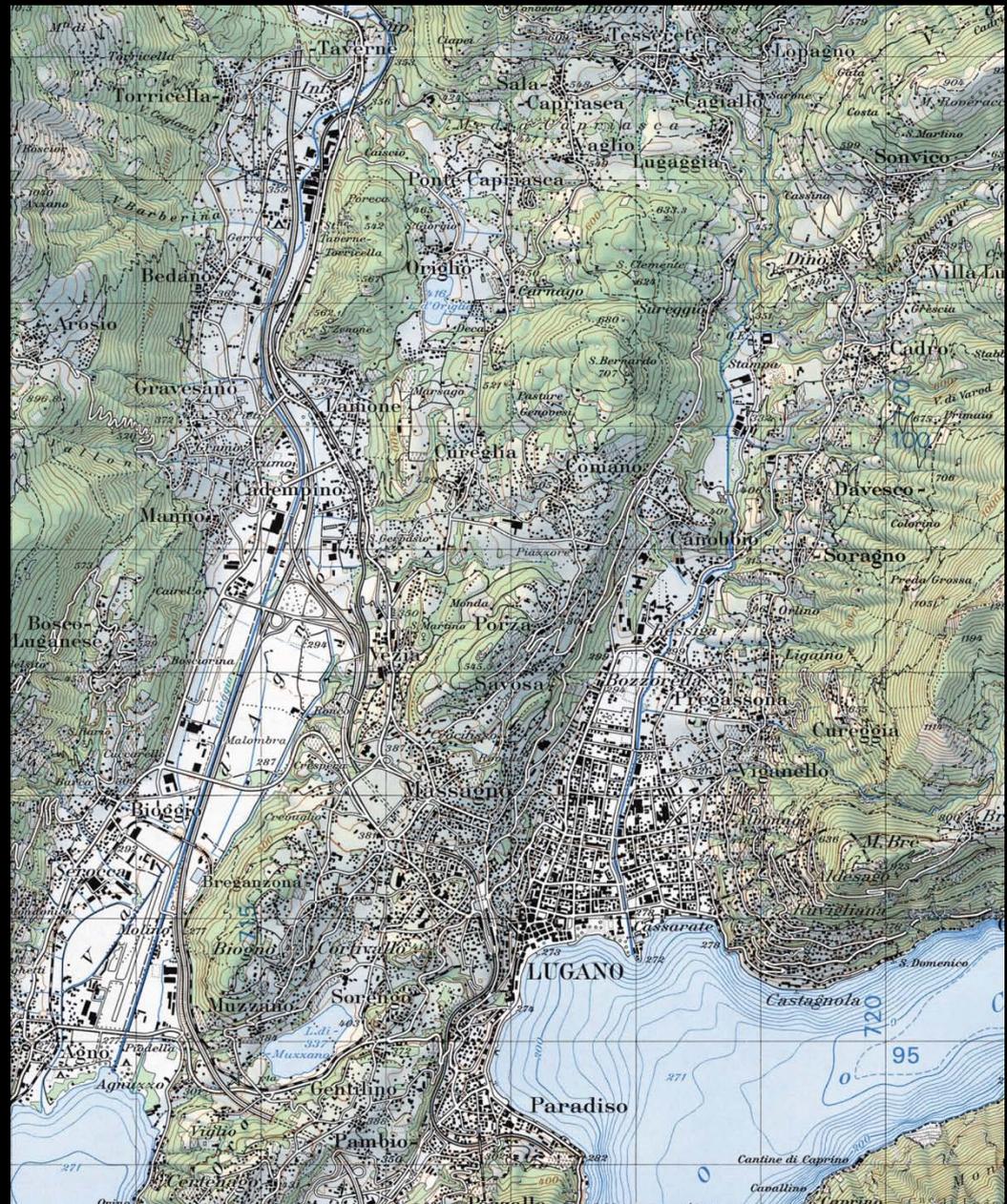
Carta nazionale svizzera 1:50'000

In questo periodo vengono definiti i perimetri dei PR dei Comuni, spesso con zone edificabili troppo ampie rispetto al fabbisogno: uno dei principali fattori dello sviluppo della peri-urbanizzazione negli anni successivi.

Negli anni '80 vi è una intensa attività edilizia, soprattutto fuori dai centri e dai nuclei. E' la peri-urbanizzazione, la *città diffusa* o ancora *l'urban sprawl*, che in un primo momento si sviluppa come "aspirazione alla casa nel verde" della classe media, ma in seguito prosegue come mera speculazione immobiliare.

La piana del Vedeggio è ancora in gran parte libera, ma si riempie di nuovi insediamenti industriali, e di depositi, sulla parte occidentale della piana.

Verso la fine degli anni '80 l'Aeroporto di Agno raggiunge il suo massimo apogeo.



© swisstopo

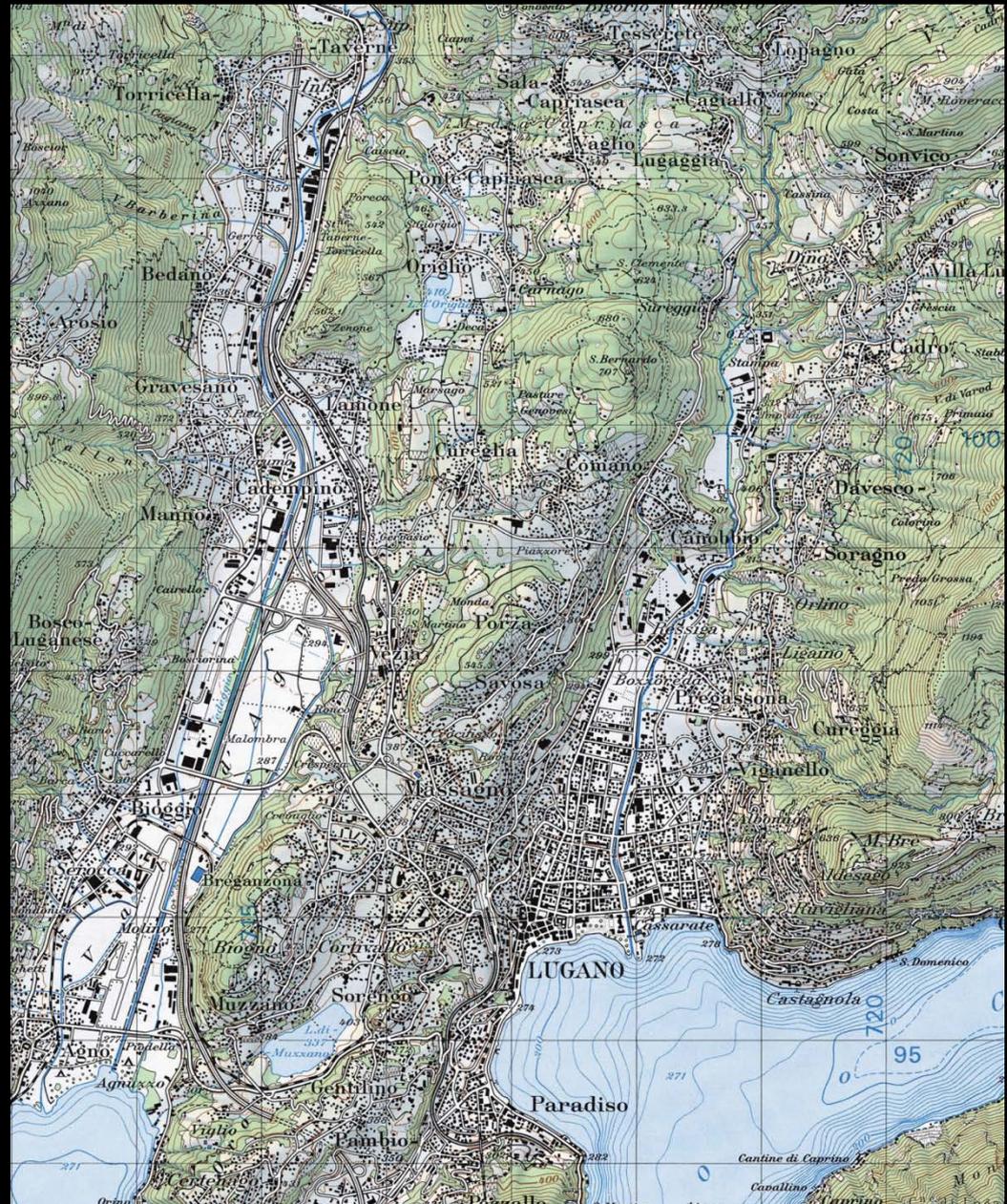
# 1990

Carta nazionale svizzera 1:50'000

La concentrazione dell'edificato sul centro di Lugano sembra attenuarsi in favore di una diffusione delle costruzioni, le residenze sui promontori e i capannoni industriali nel fondovalle della valle del Vedeggio.

La peri-urbanizzazione prosegue e aumenta anche il numero dei capannoni nel fondovalle del Basso Vedeggio. A Manno si riconosce il complesso di Suglio ultimato, mostrando i primi effetti esterni della nuova centralità.

Si "riempie" senza ordine apparente anche l'area a nord di Cornaredo (zona Resega – Piano della Stampa).



© swisstopo

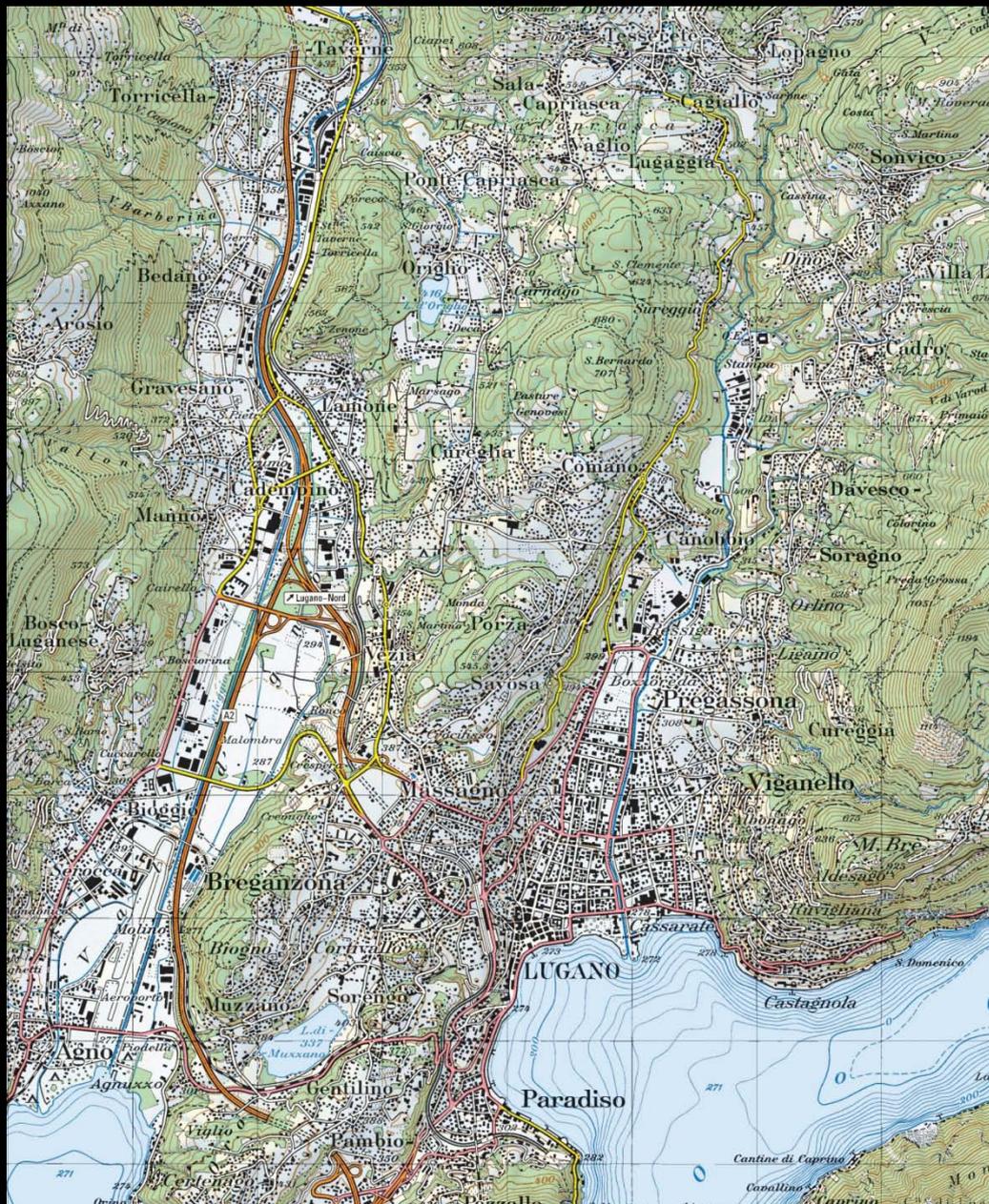
1996

Carta nazionale svizzera 1:50'000

Siamo in un momento di stagnazione dell'economia svizzera, c'è una ondata di ristrutturazioni e di privatizzazioni di aziende pubbliche.

La peri-urbanizzazione continua tuttavia senza tregua, sia in Capriasca, sia sulle colline del Basso Vedeggio (p. es. a Torricella, Bedano, Gravesano, Manno, Bioggio, ecc.), sia altrove.

A sud di Manno sulla Piana si distingue il primo dei grandi capannoni del complesso "Galleria". Una nuova centralità si è affermata.



© swisstopo

2002

Carta nazionale svizzera 1:50'000

L'urbanizzazione continua a diffondersi, si costruisce ovunque vi siano delle possibilità edificatorie.

Tuttavia appare ora chiaramente l'immagine dell'agglomerato, con una doppia centralità dell'insediamento: la Grande Lugano da un lato e Il Piano del Vedeggio dall'altro.

Il Basso Vedeggio gioca forse un ruolo di *Edge City* (città d'angolo) dell'agglomerato, una nuova centralità fortemente legata alle esternalità spaziali che offre alle aziende: accesso autostradale, aeroporto, possibilità di insediamento a costi meno elevati, ecc.



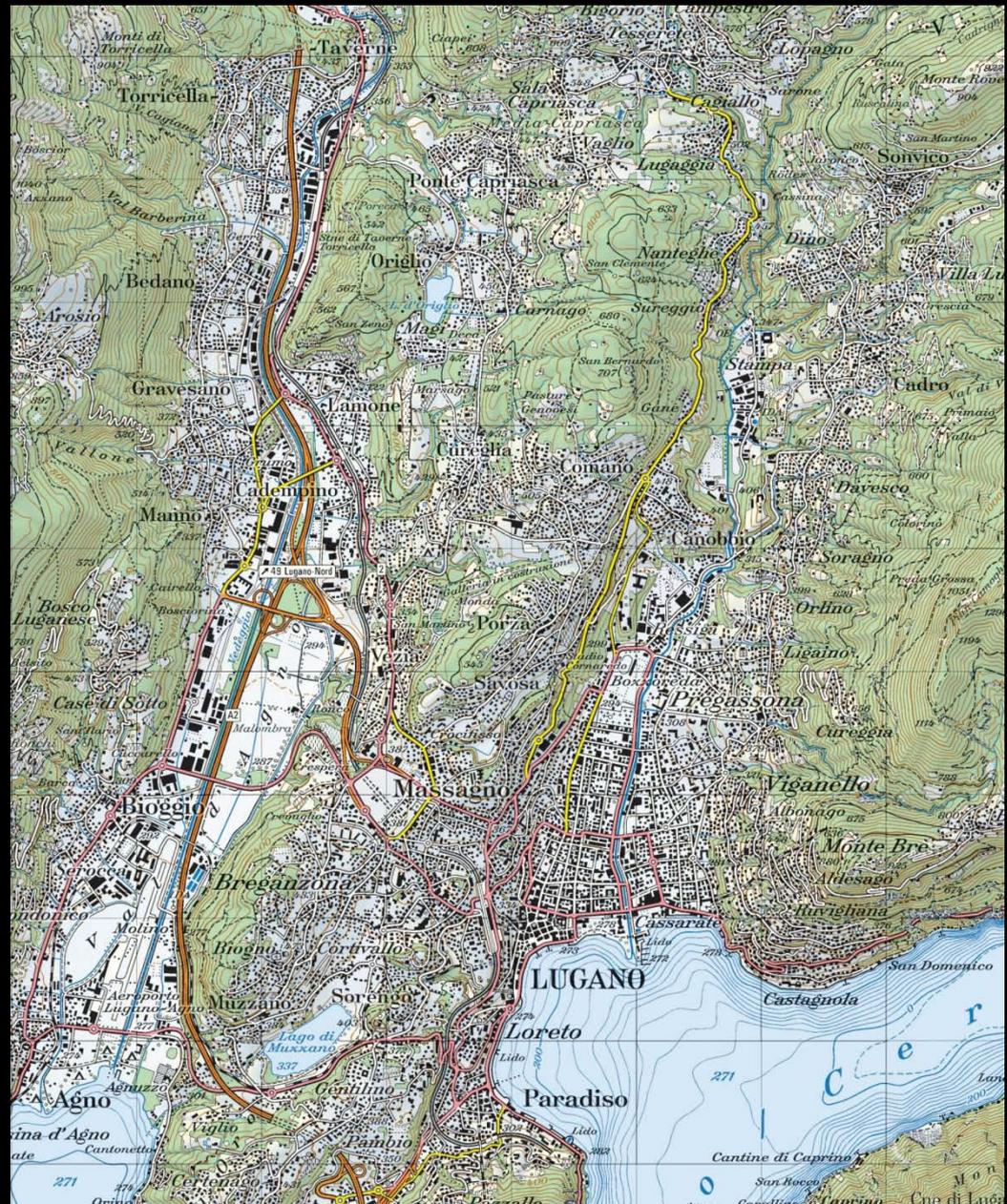
© swisstopo

# 2011

Carta nazionale svizzera 1:50'000

Negli anni 2000 l'attività edilizia non si arresta anzi prosegue con maggiore intensità, segnatamente dopo il 2005 in corrispondenza anche di una accelerazione – grazie alla libera circolazione – dell'incremento della popolazione residente, dei posti di lavoro e dei lavoratori frontalieri.

L'agglomerato urbano di Lugano conserva questa doppia centralità, su cui bisognerebbe riflettere. E' chiaro che il Basso Vedeggio non è una periferia qualunque, è una centralità secondaria che andrebbe accompagnata, per evitare ulteriore caos urbanistico.



© swisstopo

# 2012

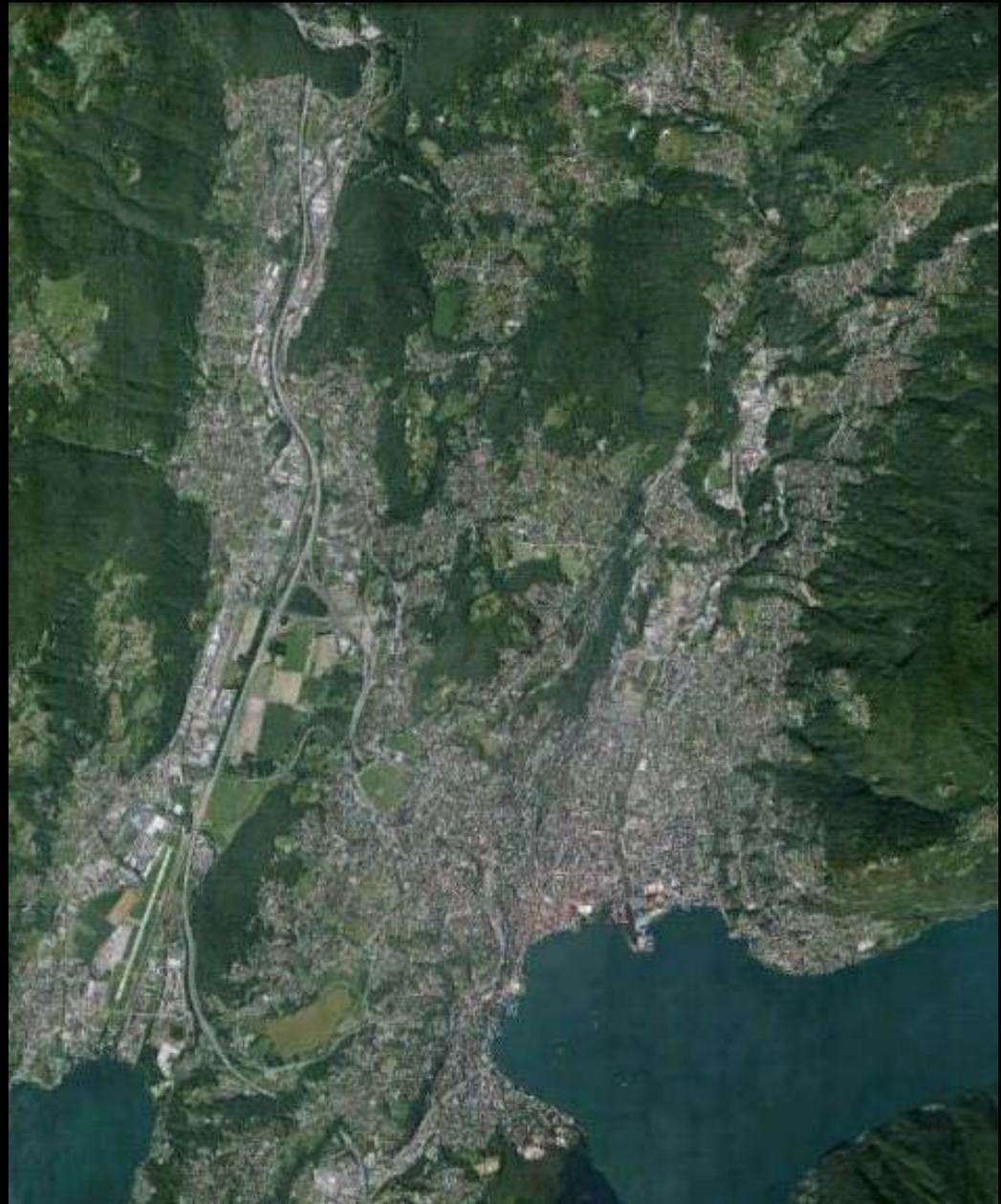
*Immagine da Google Earth*

*10 aprile / 16 luglio 2012 (scaricata il 20.01.14)*

Sino alla fine degli anni '60, lo sviluppo di Lugano avviene tramite una crescita polarizzata, l'intensità urbana si diffonde dal centro in maniera radiale, vero nord-ovest (la collina con la stazione e Massagno), verso nord (Molino Nuovo a Cornaredo), verso est (negli anni 50 e 60 vengono edificati nuovi quartieri a Cassarate, Viganello e Pregassona).

Poi a partire dalla fine degli anni '70 si passa ad un altro modello di insediamento, la velocità del gradiente centro-periferia aumenta: la popolazione lascia il centro e tende a stabilirsi fuori. Parallelamente alla costruzione della "City" e dell'insediamento delle Banche e delle società finanziarie, lo sviluppo periferico delle residenze sembra esplodere sulle colline (periurbanizzazione) anche grazie ad una forte disponibilità di aree edificabili (che vengono definite negli anni '80 con l'obbligo per i comuni di realizzare il PR).

A partire dagli anni '80 appare uno sviluppo economico fuori dal centro: parallelamente alla costruzione dell'autostrada N2, nella Valle del Vedeggio si forma un nuovo polo di sviluppo (in realtà si tratta di uno sviluppo lineare) che conterà nel 2008 oltre 15'000 addetti, ovvero quasi il 20% dei posti di lavoro dell'agglomerato urbano. ■



# 2012

*Immagine da Google Earth*

*10 aprile / 16 luglio 2012 (scaricata il 20.01.14)*

Sino alla fine degli anni '60, lo sviluppo di Lugano avviene tramite una crescita polarizzata, l'intensità urbana si diffonde dal centro in maniera radiale, vero nord-ovest (la collina con la stazione e Massagno), verso nord (Molino Nuovo a Cornaredo), verso est (negli anni 50 e 60 vengono edificati nuovi quartieri a Cassarate, Viganello e Pregassona).

Poi a partire dalla fine degli anni '70 si passa ad un altro modello di insediamento, la velocità del gradiente centro-periferia aumenta: la popolazione lascia il centro e tende a stabilirsi fuori. Parallelamente alla costruzione della "City" e dell'insediamento delle Banche e delle società finanziarie, lo sviluppo periferico delle residenze sembra esplodere sulle colline (periurbanizzazione) anche grazie ad una forte disponibilità di aree edificabili (che vengono definite negli anni '80 con l'obbligo per i comuni di realizzare il PR).

A partire dagli anni '80 appare uno sviluppo economico fuori dal centro: parallelamente alla costruzione dell'autostrada N2, nella Valle del Vedeggio si forma un nuovo polo di sviluppo (in realtà si tratta di uno sviluppo lineare) che conterà nel 2008 oltre 15'000 addetti, ovvero quasi il 20% dei posti di lavoro dell'agglomerato urbano. ■

