

Torino e Zurigo due realtà a confronto

ABSTRACT

Diversi aspetti caratterizzano le città, realtà apparentemente molto diverse ma se osservate attentamente possono rivelare numerosi punti in comune. Questo è il caso delle protagoniste oggetto di ricerca: Torino e Zurigo. Primo fra tutti gli aspetti egualitari, è certamente la localizzazione ad essere un importante denominatore comune; entrambe le città sorgono lungo corsi d'acqua per poi proseguire la propria crescita urbana circondate da colline e catene montuose.

Seguendo un elenco valido per entrambe le realtà, sono state raccolte informazioni riguardo la popolazione, la crescita, l'urbanizzazione, il trasporto, la natura e ambiente, l'industria, la cultura e lo svago. Per ogni tematica sono state approfondite diverse sottocategorie le quali permettono un confronto più immediato in base a cosa ci interessi rapportare.

Inoltre, le statistiche a livello europeo hanno contribuito ad arricchire le basi su cui sono stati elaborati i confronti. Grafici e schemi sono stati inseriti per un istantaneo paragone tra le realtà.

Torino e Zurigo sono due città con una storia completamente diversa, gestita da amministrazioni che hanno permesso uno sviluppo non paragonabile. La città italiana è stata per lungo periodo meta di migranti dall'estero e dal meridione, soprattutto durante il boom economico. Come accade spesso ad ogni apice sussegue una ricaduta, agli anni di splendore economico-finanziario lasciano spazio alla crisi che porta Torino a vivere un momento grigio della propria storia. Negli ultimi anni la città ha dimostrato forza nel rialzarsi e riproporsi come una realtà che ha ancora tanto da offrire; riqualificazioni di intere zone abbandonate a sé stesse, riuso di fabbricati decadenti e nuovi progetti urbanistici sono solo alcune le iniziative promotrici di questa nuova rinascita.

Attualmente tra le mete più ambite per i giovani troviamo invece Zurigo, in pieno sviluppo e ricca di vantaggi per le nuove generazioni. Crocevia di molti popoli, vanta un'abbondanza di culture e la seconda posizione nel 2018 tra le città più vivibili al mondo.

L'obiettivo di studio è comprendere quali siano le reali diversità tra due città, per poterne valorizzare i punti di forza e poter intervenire migliorando gli aspetti più negativi che caratterizzano le aree lungo il fiume Po, per quanto riguarda Torino e il

lungo lago, per quanto riguarda Zurigo. Per la comparazione finale è stata selezionata una porzione del territorio del capoluogo Piemontese e lo stesso è stato fatto per la città svizzera in modo da poter proporre una soluzione che possa andare bene in entrambe le località.

Confronto tra Torino e Zurigo

INDICE

AREE TEMATICHE TORINO

1. Crescita e sviluppo urbano della città
 - Torino è in trasformazione
2. Popolazione
 - Matrimonio, nascita e infanzia
 - Fertilità
 - Origine
 - Migrazione
 - Età e morte
 - Mortalità
 - Cause di morte
3. Trasporto (trasporto pubblico, il tram, il ruolo della stazione, traffico individuale)
 - Il ruolo della stazione
 - Aeroporto
 - Trasporto pubblico
 - Traffico individuale motorizzato
 - Velo
4. Natura e ambiente
 - L'uso del suolo, ieri e oggi
 - Aree verdi e parchi
 - La collina
 - Diversità ecologica e animali
5. Zoom sull'area del centro città (caratterizzata dalla presenza del Po)
6. Industria e commercio
 - La città si industrializza
 - La più grande azienda
 - Le aree industriali
 -

AREE TEMATICHE ZURIGO

7. Crescita e sviluppo urbano della città

- Zurigo è in costruzione

8. Popolazione

- Matrimonio, nascita e infanzia
- Fertilità
- Origine
- Migrazione netta
- Età e morte
- Mortalità
- Cause di morte

9. Trasporto (trasporto pubblico, il tram, il ruolo della stazione, traffico individuale)

- Intorno alla stazione
- Aeroporto
- Trasporto pubblico
- Traffico individuale motorizzato
- Velo
- Costruzioni stradali
- Incidenti stradali

10. Natura e ambiente

- L'uso del suolo, ieri e oggi
- Aree verdi e parchi
- Cimiteri
- Agricoltura
- Viticoltura
- Alberi da frutto
- Diversità ecologica e animali

11. Zoom sull'area del centro città

12. Industria e commercio

- La città si industrializza
- La più grande azienda
- Nuove aree industriali

13.Cultura e svago (teatri, cinema, musei, attività sportive)

DEDUZIONI CONCLUSIVE

14.Un po' di statistiche

15.Confronto dati

- Popolazione
- Urbanizzazione
- Uso del suolo
- Trasporto

16.Ipotesi intervento

L'argomento che andrò a trattare è strettamente legato alla mia persona, in quanto intendo porre a confronto due città a me vicine: in prima battuta Torino, la città che mi ha ospitata in questo percorso universitario e in un secondo momento Zurigo, il luogo in cui intendo trasferirmi al termine di questa esperienza formativa.

Prima tra tutte le deduzioni che mi hanno spinto a questa comparazione è lo sviluppo urbano, che parte in entrambi i casi dall'acqua: la città svizzera, nata lungo il fiume e sviluppatasi nei pressi del lago, mentre il capoluogo piemontese, caratterizzato dalla presenza del Po.

Come appena anticipato il primo aspetto che mi ha colpita è quello legato alla conformazione della locazione, fiume e lago, montagne e colline sono le peculiarità associabili in entrambe le città in analisi.

Per affrontare con sufficiente conoscenza questo vis à vis, è stato stilato un elenco di argomenti caratterizzati delle due città, in modo da poter comprendere analogie e diversità attraverso un metodo di analisi dal punto di vista della popolazione, la crescita, lo sviluppo urbano, natura e ambiente.

Sono state comparate informazioni da testi scritti e fonti online, le quali hanno permesso di raccogliere il maggior numero possibile di dati e grafici di riferimento.

Tra le strategie adottate vi è la creazione di un sondaggio online che ha permesso di confrontare i dati raccolti dal Rapporto Rota risalenti al 2004, selezionando un campione di persone con residenza svizzera e altre di residenza italiana.

Sia Torino che Zurigo si trovano a vivere un periodo di transizione, la prima è una città in procinto di rialzarsi dal crollo economico speranzosa, a cavallo tra vecchio e nuovo; mentre la seconda vanta una situazione amministrativa di privilegio che le ha permesso di preservare prestigio e sviluppo economico-finanziario.

Nonostante le nuove generazioni siano in fuga da un paese che lascia poco spazio alla realizzazione personale, l'Italia è da sempre stata meta per molte ragioni. Ricca di storia e cultura è stata l'icona per eccellenza per artisti, scrittori, letterati e non solo.

La regione Piemonte può vantare di avere come capoluogo la prima capitale d'Italia, non solamente un'etichetta che le è stata affibbiata nel passato, ma un segno indelebile di una città dalle profonde radici storiche.

Torino, oggetto di conquiste di diversi popoli confinanti, custodisce gelosamente i segni di un passato che l'ha portata ad essere paragonata ad "una donna elegante dagli occhi malinconici"¹

¹ (<https://genteinviaggio.it/visita-torino-donna-elegante-dagli-occhi-malinconici/>, 2018)

Zurigo d'altro canto vanta il secondo posto tra le città più vivibili al mondo del 2018 secondo la classifica Mercer's Career Business², la quale si occupa di elaborare statistiche tenendo conto di 39 fattori, raggruppati in 10 categorie:

- *Ambiente politico e sociale* (stabilità politica, criminalità, applicazione della legge, ecc.).
- *Ambiente economico* (regolamenti sui cambi, servizi bancari).
- *Ambiente socio-culturale* (disponibilità dei media e censura, limitazioni alla libertà personale).
- *Considerazioni mediche e sanitarie* (forniture e servizi medici, malattie infettive, fognature, smaltimento rifiuti, inquinamento atmosferico, ecc.).
- *Scuole e istruzione* (standard e disponibilità di scuole internazionali).
- *Servizi pubblici e trasporti* (elettricità, acqua, trasporti pubblici, congestione del traffico, ecc.).
- *Attività ricreative* (ristoranti, teatri, cinema, sport e tempo libero, ecc.).
- *Beni di consumo* (disponibilità di cibo / beni di consumo quotidiano, auto, ecc.).
- *Alloggio* (alloggi in affitto, elettrodomestici, mobili, servizi di manutenzione).
- *Ambiente naturale* (clima, record di disastri naturali).

Questa esigenza nasce dalla voglia di comprendere e approfondire due realtà che in parte conosco e in parte non, cosa lascio e cosa mi aspetta.

² Mercer's Career Business, una storica società di servizi professionali leader a livello mondiale che fra le sue numerose attività si occupa anche di elaborare rapporti sulle condizioni sociali, economiche, ambientali di aree geografiche specifiche e città del mondo.

AREE TEMATICHE TORINO

1. Crescita e sviluppo urbano della città: la città di Torino ha subito diverse trasformazioni ed è stata oggetto di diversi progetti di riqualificazione urbana.
 - Torino è in trasformazione
2. Natura e ambiente: la peculiarità di questa realtà urbana è di godere della presenza di montagne, colline e pianura. L'uso del suolo nel corso degli anni ha ridotto le aree verdi della città
 - L'uso del suolo, ieri e oggi
 - Aree verdi e parchi
 - La collina
 - Diversità ecologica e animali
3. Zoom sull'area del centro città: per approfondire lo studio sull'ambiente naturale, caratterizzante Torino è stato proposto uno zoom sull'area caratterizzata dalla presenza del fiume Po
 - I riscontri
 - Analisi Socio-Territoriale
4. Industria: ciò che ha segnato lo sviluppo urbano, sociale ed economico è sicuramente la produzione industriale
 - La città si industrializza
 - La più grande azienda: la Fiat
 - Le aree industriali
5. Popolazione: migrazioni del passato e spopolamento attuale, i nuovi dati sulla popolazione
 - Matrimonio, nascita e infanzia
 - Fertilità
 - Origine
 - Migrazione
 - Età e morte
 - Cause di morte

6. Trasporto: infrastrutture via terra, via aria, su rotaie, l'abitante di Torino dispone di mezzi di trasporto di ogni genere

- Il ruolo della stazione
- Aeroporto
- Trasporto pubblico
- Traffico individuale motorizzato
- Mobilità dolce

1. Crescita e sviluppo urbano della città

Torino è in trasformazione

Le origini di Torino sono precedenti all'epoca romana, ricca di sfaccettature e dal passato importante si contrappone ai nuovi progetti al passo coi tempi. Le nuove riqualificazioni proiettano la città in avanti mentre il centro storico conserva le memorie del passato che l'hanno segnata.

Sin dagli anni '50 Torino rientra tra le città italiane soggette a fenomeni migratori provenienti in particolar modo dal Mezzogiorno. La distribuzione della popolazione tipicamente di stampo fordista formatasi tra gli anni '50-'70 è ben leggibile ancora negli anni '90: dove le zone operaie erano collocate soprattutto a nord del capoluogo e le zone tipicamente borghesi si distribuivano verso il sud e aree intermedie semi periferiche.



Figura 1, Pianta topografica della città di Torino, 1950 circa. Biblioteca civica centrale, Cartografico 3/4.6.01

Dalla metà degli anni Novanta l'attenzione si è spostata successivamente sulle zone non interessate dalla grande trasformazione urbanistica (come aree semicentrali tra cui Porta Palazzo e San Salvario e quartieri periferici di edilizia residenziale pubblica come Mirafiori). I processi che le hanno interessate sono di recupero e riqualificazione urbana e ricucitura del tessuto sociale.

Nel 1995 è stato approvato il nuovo Piano Regolatore Generale degli architetti Gregotti e Cagnardi, volto a recuperare le aree dismesse dall'attività industriale e a valorizzare la Spina Centrale. Il progetto prevedeva tre nuovi grandi assi: l'asse principale detto "Spina Centrale" sfruttava l'interramento dell'asse ferroviario (avviato già da più di un decennio) per creare un viale urbano che percorresse la città dall'ingresso nord al quartiere Crocetta.

Il sindaco Valentino Castellani la definì «nuova centralità lineare [...] che ricorda l'immagine di molte città europee; il centro storico è la memoria, il nuovo asse è la modernità». Dall'approvazione del nuovo Prg passò oltre un decennio tra dibattiti politici e progettuali. L'esplosione di cantieri pervase la città a partire dagli anni 2000, in previsione dei Giochi Olimpici.

Dal nuovo Millennio furono numerosi gli interventi attuati per modificare l'immagine complessiva della città (figura 1).



Figura 2, I quattro ambiti di trasformazione della Spina Centrale Elaborazione su dati Rapporto Rota, a cura di Silvia Crivello e Alfredo mela

Il primo tratto interessa l'area in cui è compreso l'ampliamento del Politecnico, in cui si è prestata particolare attenzione al verde e all'illuminazione con l'aggiunta di due importanti scavalchi. La seconda porzione che si è andata a riqualificare ha rinnovato lo skyline dell'intera città con l'inserimento del grattacielo Intesa San Paolo (di 167 metri d'altezza) con ai piedi la nuova stazione Porta Susa. Il tratto successivo è l'area più estesa del nuovo progetto dove è stato realizzato il Parco Dora di 450.000 metri quadrati, nuove strutture terziarie, la chiesa Santo Volto di Mario Botta e nuove aree residenziali. L'ultima spina è ben lontana dal progetto finale, tuttora sono in corso interventi edilizi per la realizzazione di residenze (sono già stati realizzati un museo, un parco, ipermercati..).

La volontà del Piano Regolatore era quella di intervenire anche sul piano sociale, permettendo l'insediamento di classi miste. Qualcosa appare smosso su questo punto di vista, anche se le aspettative erano ben diverse, le persone che si sono mobilitate nelle nuove residenze comunque provengono dalle aree limitrofe.

Tra le criticità del progetto realizzato, protagoniste sono Spina 3 e Spina 4, dove i saldi di scala smisurati tra le nuove realizzazioni e gli edifici storici hanno acceso parecchi dibattiti; l'area è stata definita anche dallo stesso Cagnardi una sorta di "periferia sdentata". In programma l'area doveva contenere anche numerosi servizi non più realizzati per mancanze di fondi. Punto focale sono appunto le

possibilità finanziarie che hanno costretto le imprese costruttrici a giocare al ribasso realizzando delle abitazioni non più innovative ma di medio-bassa qualità.

I nuovi interventi che sono stati realizzati in questi progetti mirano a trasformare l'identità della "città fabbrica" sostituendo le distese di fabbricati abbandonati in terziario e residenze. Torino si la trascina tale eredità dagli anni '70 (con l'abbandono dei primi stabilimenti) anche se la percezione di crisi viene avvertita in ritardo. La città non è al passo con la vicina Milano e questo perché è stata rilegata per parecchio tempo ad un modello di stampo fordista. A partire dai nuovi Prg e Piani Strategici per le Olimpiadi si iniziò a puntare a nuovi settori quali cultura, turismo e sport al pari di quello manifatturiero.

2. Natura e ambiente

L'uso del suolo, ieri e oggi

Il fenomeno di consumo del suolo relativo all'Area Metropolitana Torinese è in larga parte riconducibile alla seconda metà del secolo scorso. La percentuale di territorio antropizzato nel 1990 superava il 62%, per aumentare di 2 punti percentuali nei sedici anni successivi; nel solo periodo tra il 2000 e il 2006, si è consumato un ulteriore 9.1% di territorio "libero", con una media, rispetto alla crescita della popolazione, di 1.514 m² ogni anno per nuovo abitante.

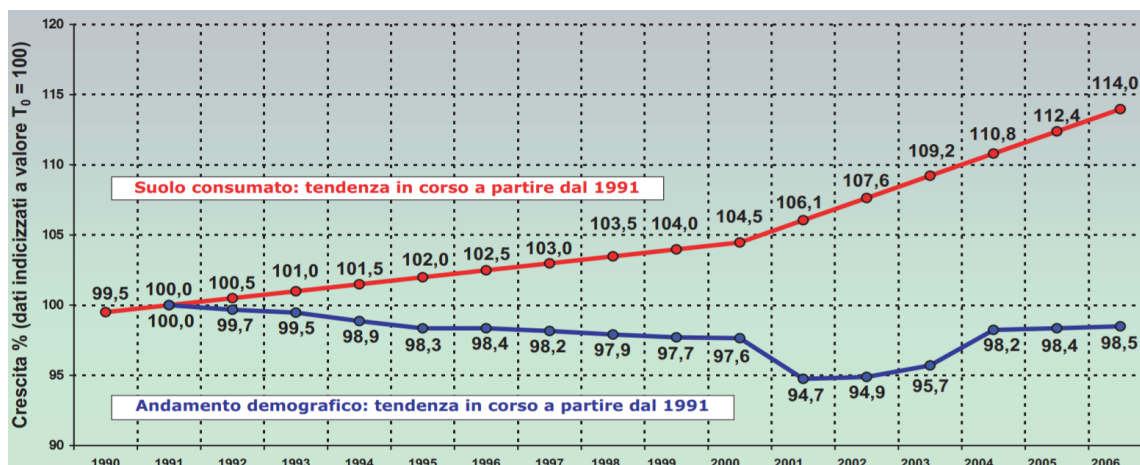


Figura 2, Trend del consumo di suolo in rapporto all'andamento demografico (www.provinciaditorino.it)

Allargando lo scenario all'intera provincia di Torino a seguire sono riportate le tabelle 30a. e 30b. dove vengono messe a relazione l'andamento demografico con il consumo di suolo.

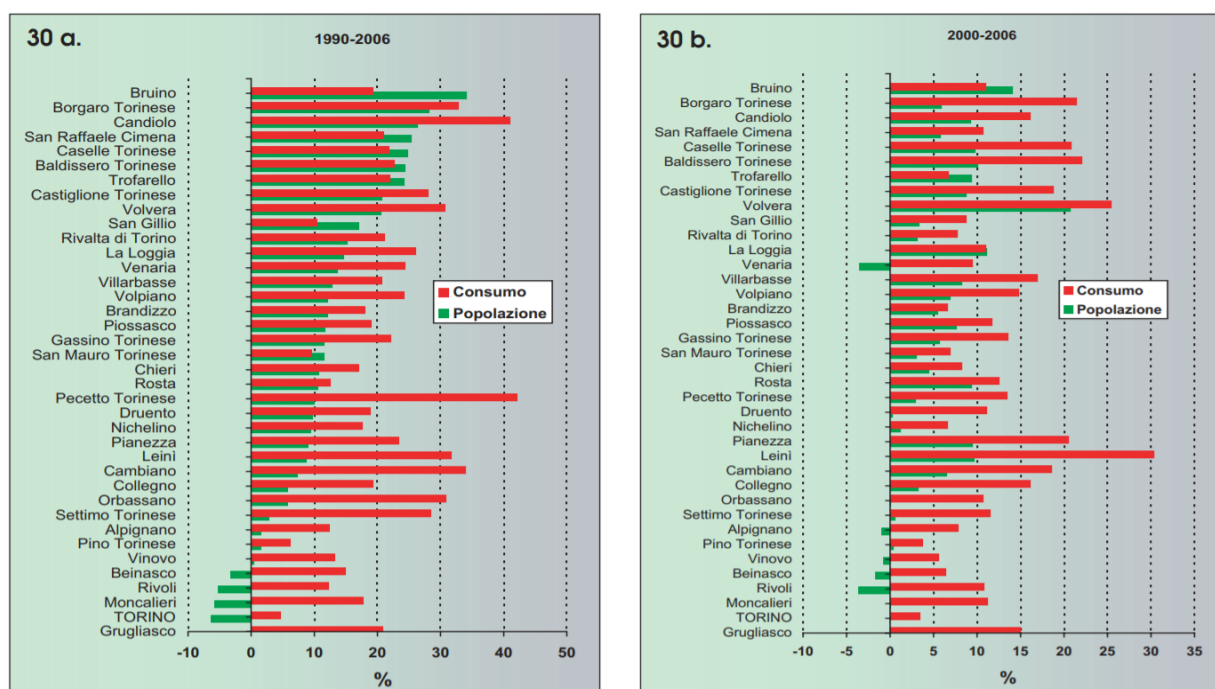


Figura 3

Aree verdi e parchi

Le aree verdi hanno sempre avuto una notevole rilevanza nell'articolazione dello spazio urbano a volte trascurato e messo in secondo piano. Attualmente i polmoni verdi ricoprono un ruolo importante e si mira sempre più a preservarli. Torino in quanto definita una delle città più verdi d'Italia, vanta la presenza della collina a est di quattro fiumi che la percorrono (Po, Dora Riparia, Sangone e Stura di Lanzo). Il ruolo del verde include sia aspetti estetici e ornamentali, che benefici alla popolazione contribuendo al miglioramento della qualità della vita urbana.

Negli ultimi decenni Torino ha avuto un notevole aumento di verde, come si è potuto osservare anche dalle immagini raccolte (Figura 2-3), questo principalmente dovuto anche ai diversi interventi di trasformazione, che hanno portato al potenziamento del sistema dei grandi viali alberati, collocati un po' in tutta la città.



Figura 3, Corso Belgio anni '50 (Archivio Fotografico Settore Gestione Verde Città di Torino)



Figura 4, Corso Belgio oggi (Archivio Fotografico Settore Gestione Verde Città di Torino)

Tra i nuovi progetti del 2020 che interessano Torino vi è il mantenimento degli arredi aree verdi. Da febbraio a maggio il servizio Verde del Comune si occuperà della riparazione e dove necessario della sostituzione, delle panchine di parchi e giardini pubblici. I primi interventi interessano le aree più problematiche quali il Parco del Valentino (figura 2) e il parco Sempione ovest (figura 3). Successivamente il Comune si occuperà dei casi del Parco della Pellerina, delle aree verdi dei corsi

Mediterraneo e Castelfidardo, del Parco Di Vittorio, del Parco Italia 61, del Parco Millefonti e di piazza Mattiolo attraverso azioni di cura e ripristino.³



Figura 5, Parco del Valentino, fonte foto www.conumeditorino.it



Figura 6, Parco Sempione, fonte foto www.comuneditorino.it

Collina torinese

Il territorio collinare torinese è degno della città che sovrasta, ricco di molte meraviglie di carattere ambientale, agricolo, storico e culturale: tra cui possiamo identificare le proprietà nobiliari di forte impronta sabauda tra le quali la Basilica di Superga. Particolare prestigio hanno le prime residenze reali al di fuori della città, le quali sono state progettate con attenzione ai giardini e ai vigneti circostanti come: la Vigna di madama Reale, oggi Villa Abegg, o la Villa della Regina (figura 1).

³ <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/2020/parchigiardini20/riparazione-oltre-500-panchine.shtml>

Il Parco della Collina Torinese è costituito da due aree protette, la Riserva Naturale Speciale del Bosco del Vaj ed il Parco naturale della Collina di Superga. Il Parco Naturale della Collina Torinese fu istituito nel 1991 per tutelare e valorizzare il territorio. Il Parco ha un'estensione di circa 750 ettari coperto dai boschi di Bandissero, Pino, Torino e S. Mauro. A gestione di tali aree vi è l'Ente di Gestione delle Aree Protette della Collina Torinese, con sede a Castagneto Po.⁴

Dal punto di vista geomorfologico la collina è caratterizzata da pendenze elevate, forti incisioni, piccoli corsi d'acqua a carattere torrentizio con elevata predisposizione all'erosione. Mentre per quanto riguarda conformazione geologica è costituita da depositi, provenienti dallo smantellamento della catena alpina, sedimentati in ambiente marino poco profondo durante l'era terziaria. Durante questo periodo infatti l'intera area del Piemonte centro-orientale era occupata dal bacino marino.⁵



Figura 4, Vista aerea della Villa della regina, foto del 01/03/2019, fonte <https://www.seven-motors.it/>

La collina torinese, intesa nel senso più ampio del termine, oltre a Torino si estende su altri 26 comuni ed è divisa in tre macroaree⁶ (figure 2-3).

⁴ <http://www.parks.it/parco.collina.torinese/index.php>

⁵ <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/patrimonioverde/attivitanelverde/collinari.shtml>

⁶ <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/patrimonioverde/attivitanelverde/collinari.shtml>

L'area della collina torinese

	Coll. t.se	Area 1	Area 2	Area 3	Coll. di Torino
Comuni n°	27	5	9	13	1
Superf. territ. coll.re Km²	350	100	125	125	25
Abitanti** (migliaia)	1150	1000	50	100	900
Percorsi numerati n°	180	48	75	57	14
Lungh. tot. perc. km	750	200	300	250	70
Km di perc./Km² di area	2,14	2	2,04	2	2,06
Km di perc./migl. di abitanti	0,652	0,2	6	2,05	0,053472

Figura 5, Descrizione area della collina torinese, fonte www.comuneditorino.it

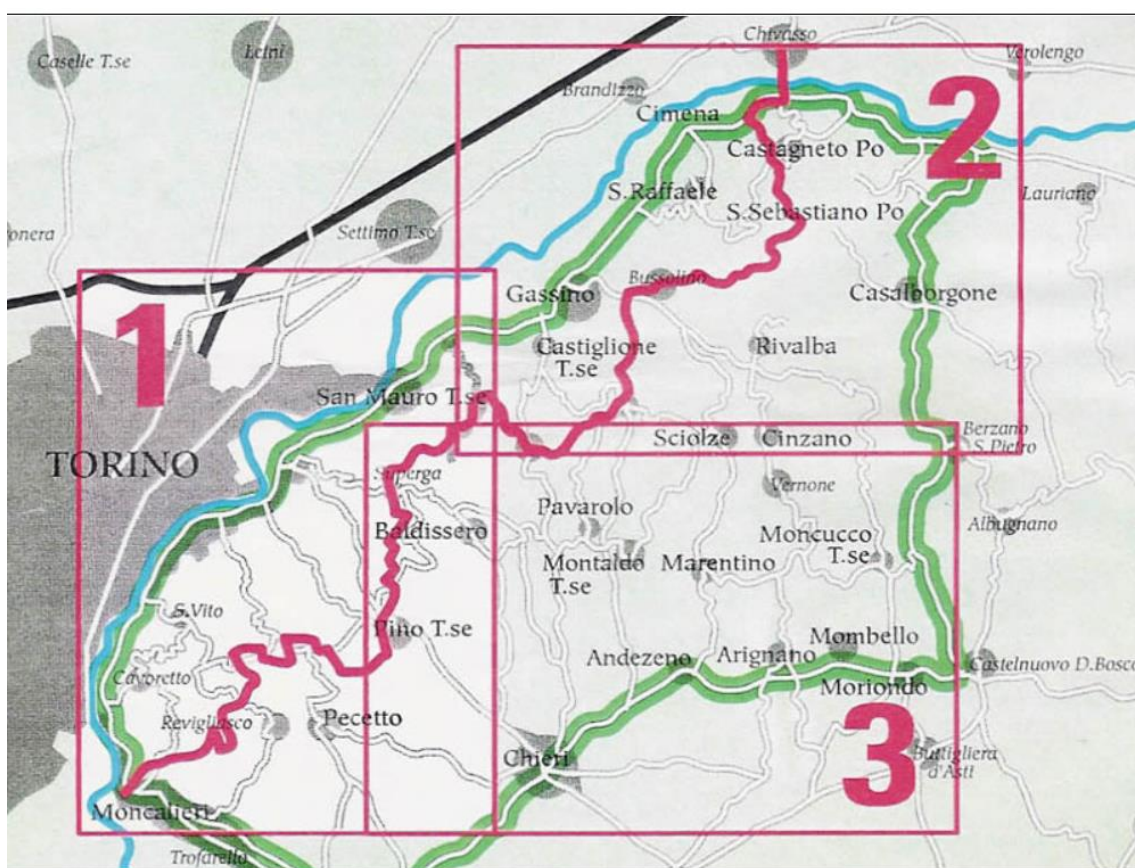


Figura 6, Area della collina torinese, fonte www.comuneditorino.it

Diversità ecologica e animali

Un tempo i terreni sovrastanti la città erano utilizzati per l'agricoltura, con l'abbandono di questa attività, il bosco si sta riappropriando sempre di più della collina. Con il ritorno della natura sugli spazi abbandonati dai contadini si

ripropongono anche le specie animali. Il servizio di Tutela della Fauna e della Flora della Provincia di Torino si occupa di monitorare questi cambiamenti. I cambiamenti più significativi riguardano la fauna dove a causa dell'uomo è stata inserita la nutria e lo scoiattolo grigio. Attualmente i boschi torinesi vantano una popolazione di caprioli, cervi, stambecchi e camosci; e proprio per questo motivo il lupo è tornato. Nella parte più vicina alla città si stanno moltiplicando le volpi, per assenza di predatori.

3. Zoom area caratterizzata dalla presenza del fiume Po

I riscontri



Figura 7, Area approfondimento Torino

Il Parco Fluviale del Po offre ampi spazi per attività naturalistiche e sportive lungo le sponde del fiume. Il corso d'acqua è un confine naturale tra centro urbanizzato e collina torinese. L'area presa in considerazione si estende lungo Corso Moncalieri. Durante diversi sopralluoghi è stato possibile constatare la presenza di un'utenza prevalentemente residente dell'area. In giorni feriali e di condizioni meteorologiche sfavorevoli è stata registrata un'affluenza inferiore rispetto ai giorni festivi e soleggiati, meta anche di famiglie e ciclisti provenienti da altre zone della città. In orari notturni non è possibile accedere al lungo Po in ogni suo punto per l'interruzione del percorso ciclo-pedonale in assenza di illuminazione.

Tra le carenze è stata constatata la manutenzione della sponda del Po. A seguito dei sopralluoghi notturni è stata valutata la necessità di sostituzione dei lampioni per un'adeguata messa in sicurezza.

Tra i punti di forza dell'area al primo posto vi è la particolare localizzazione tra collina e fiume che regalano paesaggi suggestivi.

Per quanto riguarda i servizi di quartiere, non sono state rilevate particolari mancanze, infatti vi sono presenti aree verdi e aree gioco, scuole, parcheggi, strutture socio-sanitarie e farmacie. Come servizi territoriali l'area è fornita di parchi urbani e piste ciclabili. Il principale nodo ospedaliero della città si trova sull'altra sponda del fiume. Sono presenti inoltre diverse attrezzature sportive.

Per quanto riguarda le matrici territoriali: non è direttamente servita dalla stazione ferroviaria e dalla metropolitana, l'unico servizio pubblico di cui usufruisce è il servizio

autobus. Come luoghi attrattori possiamo rilevare la presenza di centri commerciali e poli aggregativi per eventi.

Questi studi hanno permesso di individuare una netta differenza tra la sponda del Fiume verso il centro urbanizzato della città, con la sponda ai piedi della collina torinese. La carenza più significativa riguarda la zona Lungo Po, per cui sarebbe interessante realizzare una messa in sicurezza della sponda, creando una continuità (attualmente interrotta da negozi, magazzini, residenze private) e inserire dei poli attrattivi che favoriscano la manutenzione attraverso l'utilizzo dell'area.

Analisi socio-territoriale

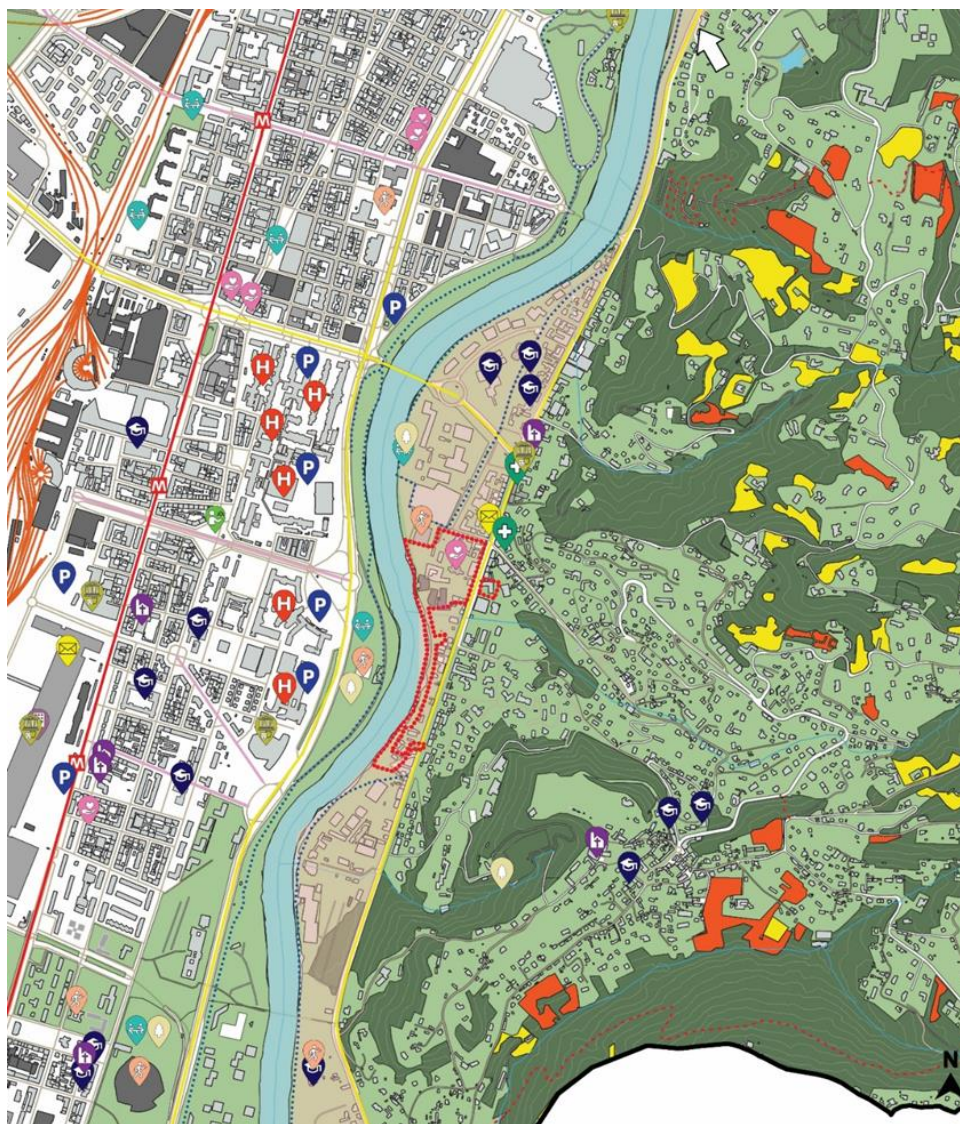


Figura 8, Analisi socio-territoriale, elaborazione propria 2018-2019

QUADRI AMBIENTALI

-  Componenti geomorfologiche : pianura
-  Componenti geomorfologiche : collina
-  Componenti idrografiche : fiume Po
-  Componenti idrografiche : rii e invasi
-  Componenti biogeografiche : aree boschive
-  Componenti biogeografiche : aree verdi
-  Componenti biogeografiche : colture agricole
-  Componenti biogeografiche : pascoli e aree incolte

MATRICI TERRITORIALE

-  Rete infrastrutturale primaria
-  Rete infrastrutturale secondaria
-  Linea metropolitana
-  Stazione ferroviaria Lingotto

-  Borgo storico Pilonetto
-  Direzione centro storico
-  Sentieri

SERVIZI PUBBLICI

Servizi pubblici di quartiere

-  Scuole dell'obbligo
-  Area gioco bimbi
-  Area parcheggio
-  Strutture socio-assistenziali

Servizi pubblici di livello territoriale

-  Parchi urbani
-  Pista ciclabile
-  Strutture ospedaliere
-  Luoghi di culto
-  Area sportive

ALTRI SERVIZI PER LA COLLETTIVITA'

-  Farmacie
-  Uffici Postali
-  Superfici mercatali
-  Azienda agricola

LUOGHI ATTRATTORI

-  Musei, teatri
-  Centro Commerciale, cinema
-  Altri luoghi attrattori

ALTRI ELEMENTI

-  Confine comunale
-  Area di progetto

Figura 9, Legenda Analisi Socio-territoriale, elaborazione propria

4. Industria e commercio

La città si industrializza

Le principali aree industriali sono districate a corona attorno al centro urbano (figura....). Il processo di industrializzazione di Torino risale al 1884 anno in cui sorgono le Officine Meccaniche Michele Ansaldo, nel cuore di Barriera di Milano. Il complesso si occupava della produzione di macchine utensili con 300 operai. Nel 1905 il fondatore sigla un accordo con Giovanni Agnelli, nasce così la Fiat Ansaldo che si specializza nella produzione di vetture leggere a quattro cilindri.

Il primo decennio del Novecento vede affermarsi di settori quali il metallurgico, il meccanico, il chimico e l'elettrico. Inizia così a prendere forma un panorama manifatturiero variegato e complesso, al cui interno assume sempre maggior rilevanza il settore dell'automobile, destinato ad assumere un ruolo di primo piano nella vita cittadina. La fabbrica si appresta così a diventare il cuore pulsante della vita economica e sociale della città, che vede aumentare il numero degli abitanti sull'intera popolazione cittadina impiegati in un'occupazione di tipo operaio.

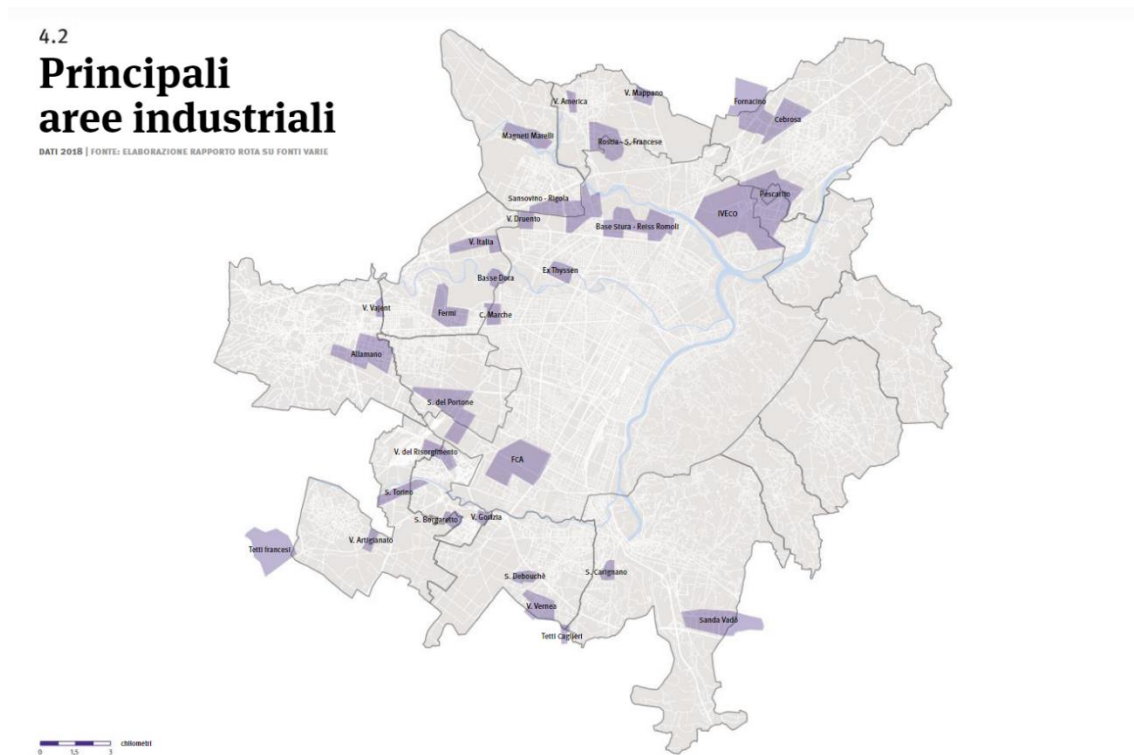


Figura 10

La più grande azienda: la Fiat

Con la nascita di Fiat Ansaldo ebbe inizio la storia di Torino "città-fabbrica". La Fiat, attraverso procedimenti associativi, mirò a legare con diverse società. Una di queste fu il cantiere navale San Giorgio di Muggiano, nel Golfo di La Spezia, che assorbito dall'azienda torinese nel 1905, nasce così la Fiat San Giorgio. La produzione di motori marini e tubi di lancio avveniva nello stabilimento torinese. Nel 1908 uscì dai reparti dello stabilimento il primo motore diesel. Nel 1916 la Fiat San Giorgio venne ceduta alla genovese Ansaldo. Durante la Prima guerra mondiale, dalla fabbrica vennero prodotti più di 100 motori, seguiti subito dopo il conflitto da motori per le motonavi con una potenza che arriva a toccare i 1.400 cavalli. Nel 1923 lo stabilimento venne riacquistato dalla Fiat, che inaugura la sezione Grandi Motori, destinata alla costruzione di motori diesel per qualsiasi applicazione, in particolare per uso marino. Nacque così il più grande stabilimento della Barriera di Milano. Terminata la Seconda guerra mondiale, i primi segnali di ripresa si registrano a partire dal 1948, mentre tra il 1951 e il 1954 la fabbrica è al centro di un ampliamento che consente di aumentare le capacità produttive. Nei primi anni Sessanta l'azienda ritornò allo splendore di un tempo con circa 4.000 addetti, allo splendore di un tempo. Nell'ottobre del 1966, Fiat e Iri siglano un accordo per la creazione a Trieste della Società Grandi Motori di Trieste. Il nuovo complesso è inaugurato nel 1971, e assorbe, tra operai, impiegati, tecnici e dirigenti, circa 3.000 dipendenti, molti dei quali provenienti dalla Grandi Motori di Torino, che cessa in questi anni la propria attività.



Figura 11, Inaugurazione Fiat Complesso Mirafiori, 15 maggio 1939, <https://mole24.it/2015/05/15/torino-15-maggio-1939-torino-presenta-mirafiori/>

Le aree industriali

La cartina sotto mostra come le fabbriche torinesi siano state realizzate preservando ciò che è il centro storico (figura...). Molti stabilimenti vennero abbandonati a partire dagli anni '70 e i nuovi progetti che interessano la città mirano al recupero e al riuso delle aree dismesse.

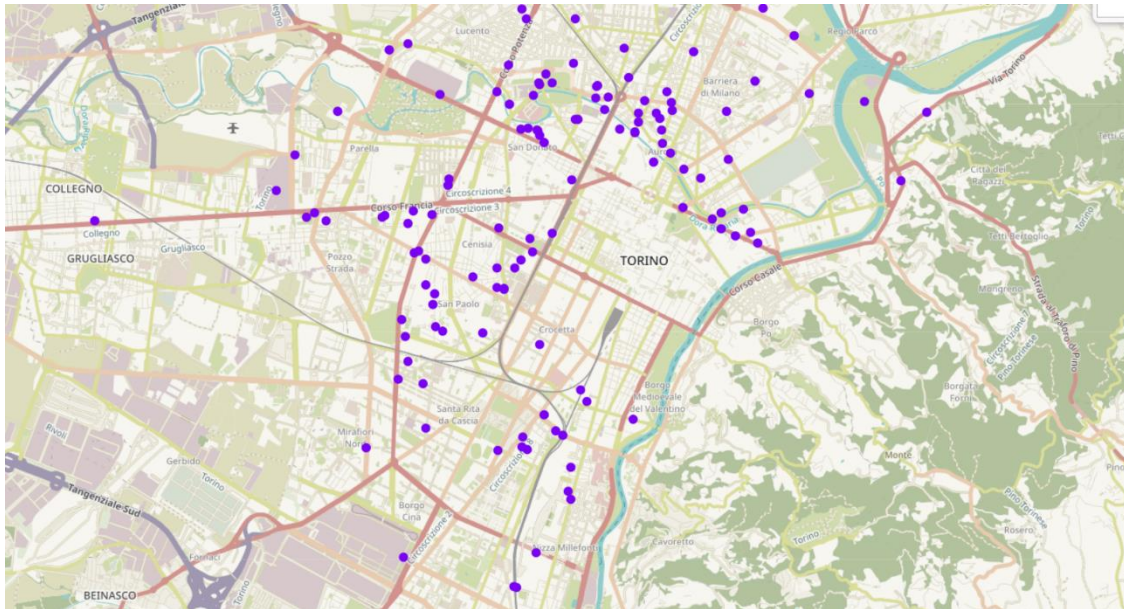


Figura 12

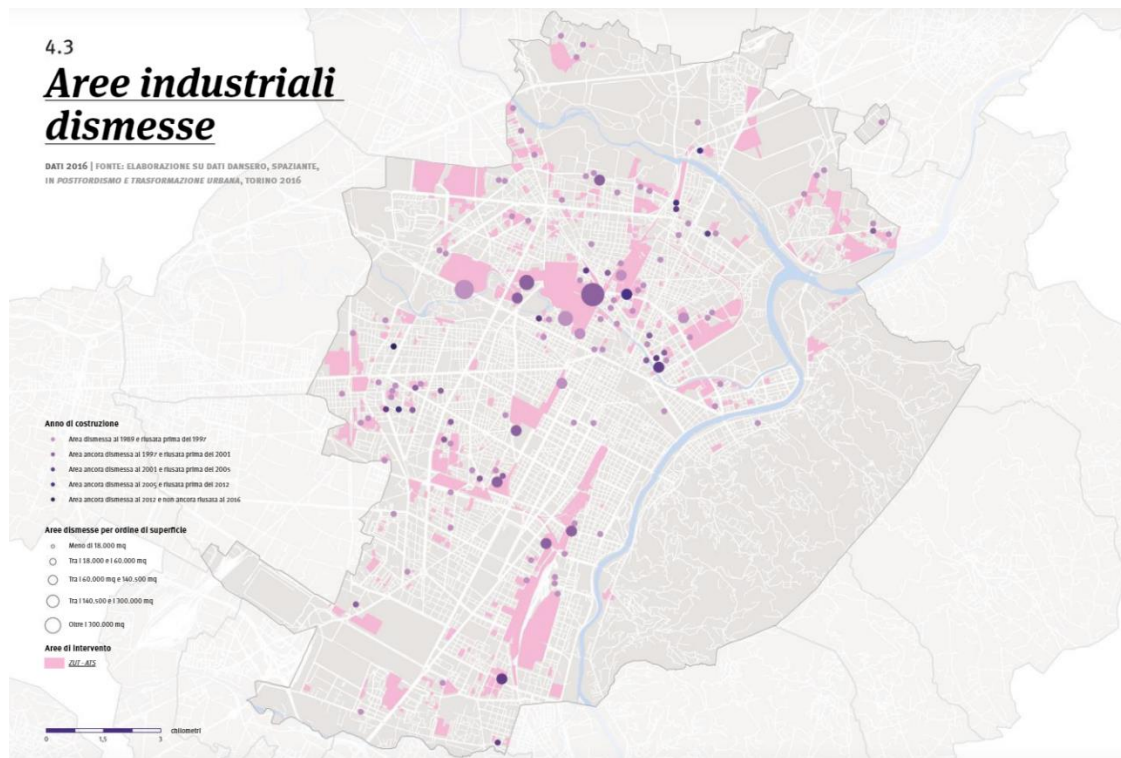


Figura 13, Torino Atlas, dati del 2016

Trasporto (trasporto pubblico, il tram, il ruolo della stazione, traffico individuale)

5. Popolazione

Torino conta di 875 063 abitanti⁷, mentre la sua area metropolitana conta quasi 2 000 000 di abitanti su una superficie approssimativa di circa 2 300 km². La città è il quarto comune italiano per popolazione.

Matrimonio, nascita e infanzia

Il grafico (figura...) sotto riportato evidenzia come d'età del capoluogo piemontese si concentri sui valori più alti, abbondano le fasce d'età medio-alte tra i coniugati, sempre meno giovani scelgono il matrimonio. Tra i ragazzi il numero di celibi e nubili è importante, i primi sposati appaiono tra i 25-29 anni, per i maschi e tra i 20-24 anni per le femmine.

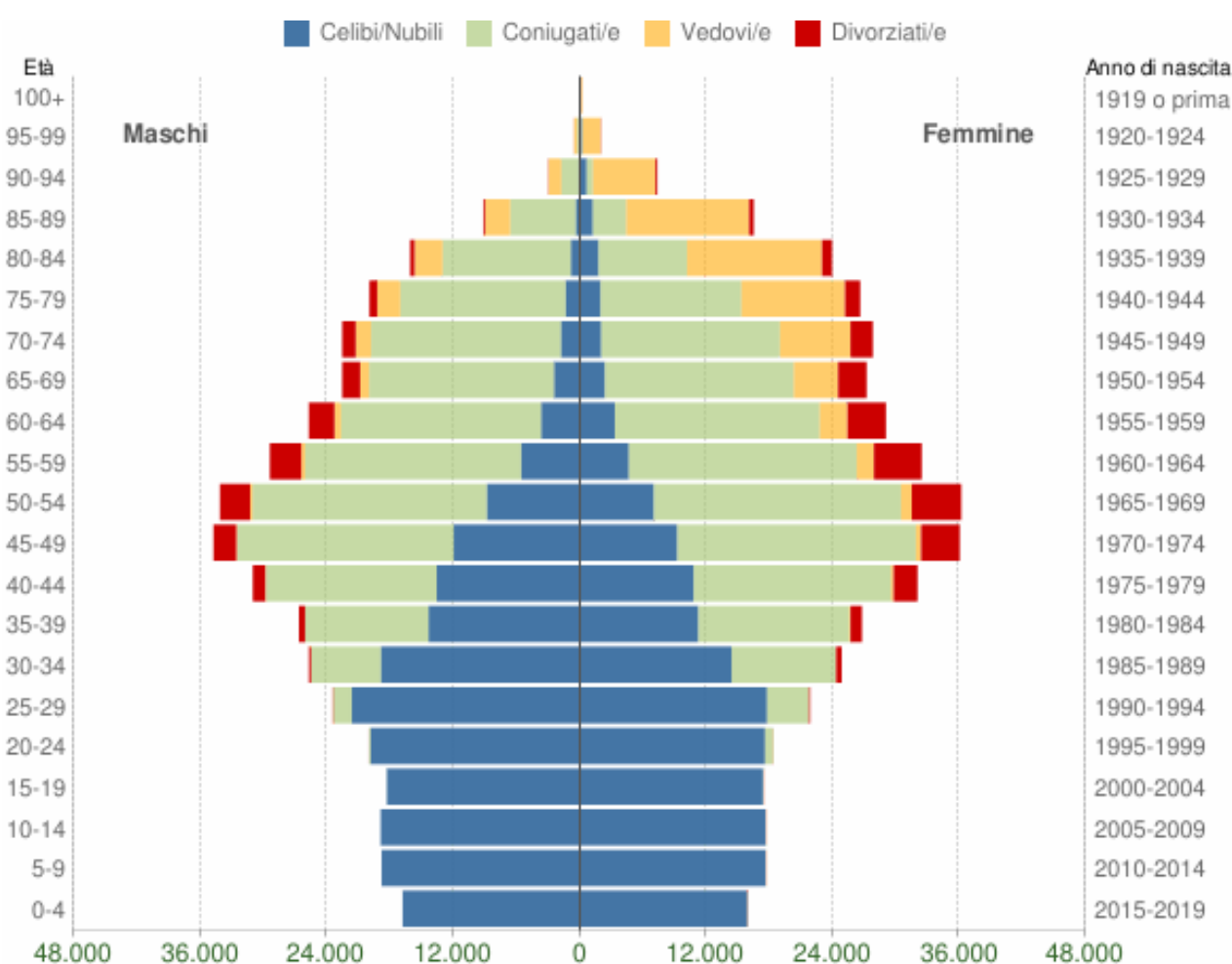


Figura 14, Popolazione di Torino per età, sesso e stato civile, dati ISTAT elaborazione TUTTUTALIA.IT, 1 gennaio 2019

Il tasso di natalità riportato nel grafico (figura...) mostra valori medi inferiori a nell'intera area, presenta valori più alti in zone eterogeneamente sparse nel territorio, con la particolarità di presentare in aree montane sia valori di picco che valori minimi, che in alcuni comuni sono pari a zero, mentre nelle zone

⁷ Dato ISTAT del 30-09-2019

maggiormente popolate si registra un tasso di natalità leggermente più alto del medio (pesa, in questo senso, la ristrettezza della base numerica di calcolo, sulla quale anche numeri assoluti molto piccoli possono pesare percentualmente molto).

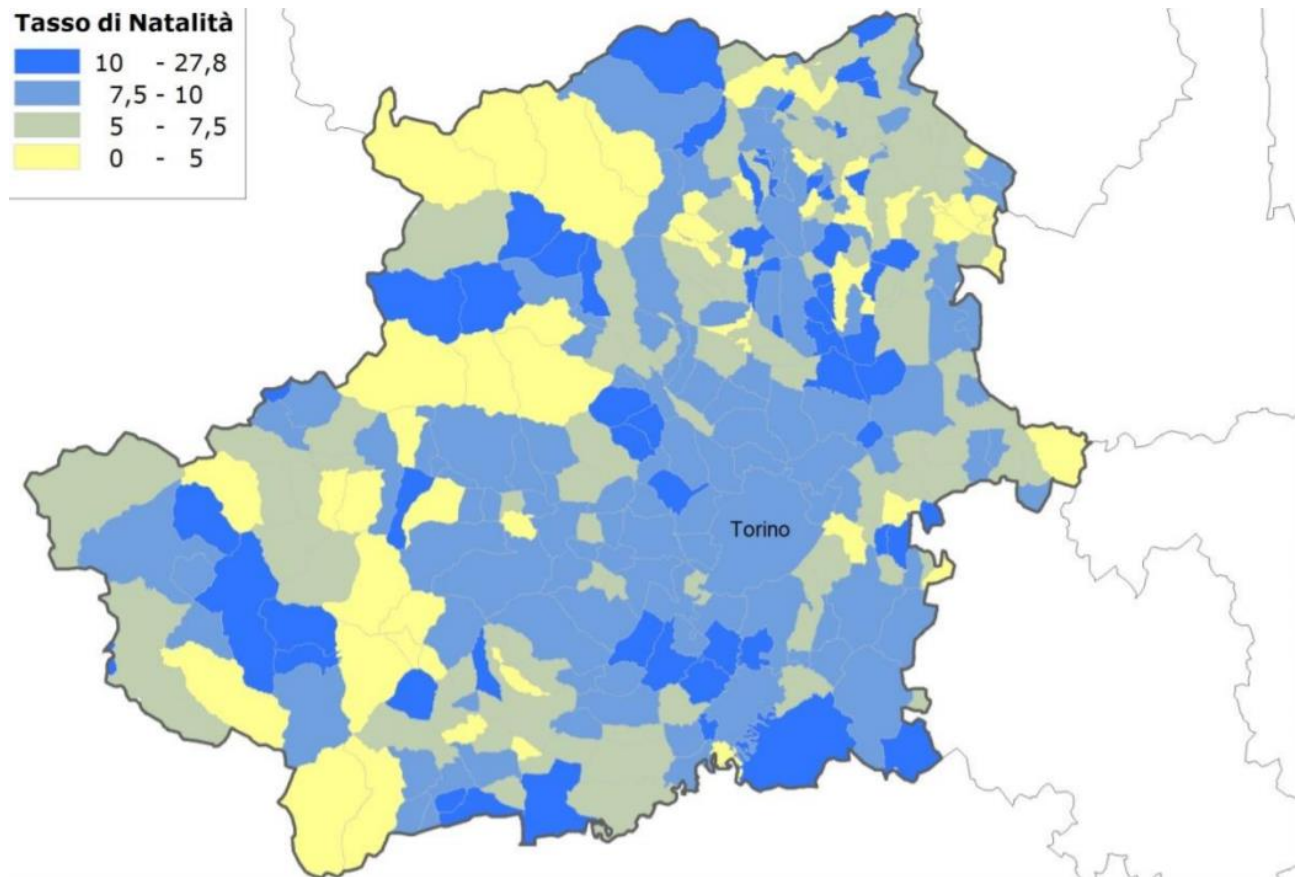


Figura 15, Grafico sul tasso di natalità, ISTAT 2013

Origine

Come anticipato pocanzi, già dagli albori degli anni '50 Torino, come città industriale fu soggetta a parecchie migrazioni, attratte dall'offerta di lavoro.

Il centro storico della città dalla fine degli anni Settanta in poi è stata oggetto di processi di gentrification, dopo essere stata la prima meta di migranti dal sud Italia e successivamente meta per le popolazioni straniere. Attualmente alcune aree vicine al centro si presentano come aree miste, in cui convivono popolazione autoctona e residenti stranieri, modificando la propria composizione sociale.

Migrazione

Da sei anni il quadro torinese riporta dati in negativo per quanto riguarda i residenti italiani del capoluogo. Una città sempre più vecchia se non fosse per gli studenti fuori sede che vi prendono domicilio temporaneamente per poi spostarsi a studi

conclusi. A contrastare la migrazione da parte degli italiani vi è il lieve aumento di residenti stranieri (dato in crescita).

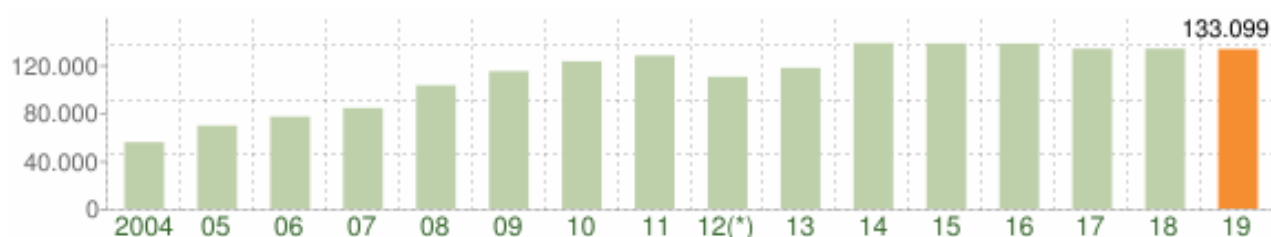
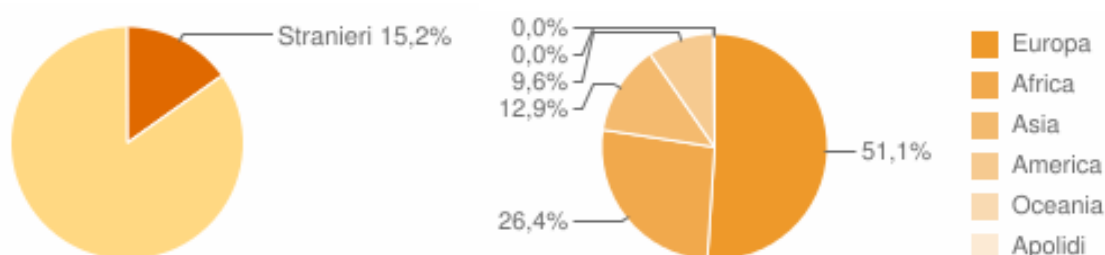


Figura 16, Andamento della popolazione di Cittadinanza Straniera, ISTAT 2019 elaborazione TUTTITALIA.IT

I numeri relativi ai residenti nel capoluogo piemontese dimostrano come la nostra città sia in costante fase di spopolamento. A testimoniarlo sono i dati del registro dell'Anagrafe, che illustrano un quadro della situazione.

Dal grafico (figura) sotto riportato emerge che gli stranieri residenti al 1° gennaio 2019 sono 133.099 e rappresentano il 15,2% della popolazione residente. La comunità straniera più numerosa è quella proveniente dalla Romania con il 38,5% di tutti gli stranieri presenti sul territorio, seguita dal Marocco (12,5%) e dalla Repubblica Popolare Cinese (5,6%).



Età e morte

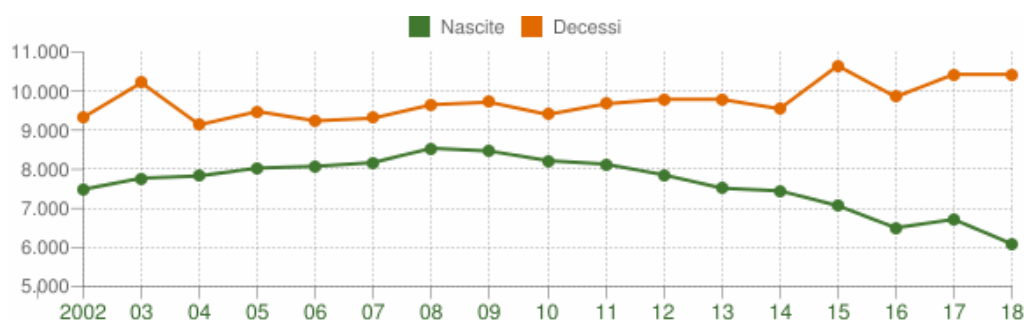


Figura 17, Bilancio demografico, ISTAT, elaborazione TUTTITALIA.IT

Cause di morte

I dati ISTAT (datati 2017) riportano come maggiori cause di decessi: le malattie del sistema circolatorio e i tumori.

Territorio		Torino		
Sesso		totale		
Seleziona periodo		2017		
Tipo dato		morti	quoziente di mortalità (per 10.000 abitanti)	tasso standardizzato di mortalità (per 10.000 abitanti)
Causa iniziale di morte - European Short List				
alcune malattie infettive e parassitarie		641	2,82	..
tubercolosi		13	0,06	..
aids (malattia da hiv)		18	0,08	..
epatite virale		69	0,3	..
altre malattie infettive e parassitarie		541	2,38	..
tumori		7428	32,67	..
tumori maligni		7131	31,37	..
di cui tumori maligni delle labbra, cavità orale e faringe		172	0,76	..
di cui tumori maligni dell'esofago		109	0,48	..
di cui tumori maligni dello stomaco		299	1,32	..
di cui tumori maligni del colon, del retto e dell'ano		866	3,81	..
di cui tumori maligni del fegato e dei dotti biliari intraepatici		314	1,38	..
di cui tumori maligni del pancreas		500	2,2	..
di cui tumori maligni della laringe		66	0,29	..
di cui tumori maligni della trachea, dei bronchi e dei polmoni		1408	6,19	..
di cui melanomi maligni della cute		79	0,35	..
di cui tumori maligni del seno		559	2,46	..
di cui tumori maligni della cervice uterina		25	0,11	..
di cui tumori maligni di altre parti dell'utero		124	0,55	..
di cui tumori maligni dell'ovaio		127	0,56	..
di cui tumori maligni della prostata		325	1,43	..
di cui tumori maligni del rene		148	0,65	..
di cui tumori maligni della vescica		255	1,12	..
di cui tumori maligni del cervello e del sistema nervoso centrale		187	0,82	..
di cui tumori maligni della tiroide		23	0,1	..
di cui morbo di hodgkin e linfomi		236	1,04	..
di cui leucemia		260	1,14	..
di cui altri tumori maligni del tessuto linfatico/ematopoietico		164	0,72	..
malattie del sangue e degli organi ematopoietici ed alcuni disturbi del sistema immunitario		105	0,46	..
malattie endocrine, nutrizionali e metaboliche		882	3,88	..
diabete mellito		657	2,89	..
altre malattie endocrine, nutrizionali e metaboliche		225	0,99	..
disturbi psichici e comportamentali		1164	5,12	..
demenza		1093	4,81	..
abuso di alcool (compresa psicosi alcolica)		15	0,07	..
dipendenza da droghe, tossicomania		6	0,03	..
altri disturbi psichici e comportamentali		50	0,22	..
malattie del sistema nervoso e degli organi di senso		1148	5,05	..
morbo di parkinson		325	1,43	..
malattia di alzheimer		393	1,73	..
altre malattie del sistema nervoso e degli organi di senso		430	1,89	..
malattie del sistema circolatorio		8852	38,94	..
malattie ischemiche del cuore		2174	9,56	..
di cui infarto miocardico acuto		819	3,6	..
di cui altre malattie ischemiche del cuore		1355	5,96	..
altre malattie del cuore		2023	8,9	..
malattie cerebrovascolari		2809	12,36	..
altre malattie del sistema circolatorio		1846	8,12	..
malattie del sistema respiratorio		2410	10,6	..
influenza		31	0,14	..
polmonite		772	3,4	..
malattie croniche delle basse vie respiratorie		1066	4,69	..
di cui asma		16	0,07	..
di cui altre malattie croniche delle basse vie respiratorie		1050	4,62	..
altre malattie del sistema respiratorio		541	2,38	..
malattie dell'apparato digerente		1005	4,42	..
ulcera dello stomaco, duodeno e digiuno		33	0,15	..
cirrosi, fibrosi ed epatite cronica		211	0,93	..
altre malattie dell'apparato digerente		761	3,35	..
malattie della cute e del tessuto sottocutaneo		58	0,26	..
malattie del sistema osteomuscolare e del tessuto connettivo		173	0,76	..
artrite reumatoide a osteoartrite		51	0,22	..
altre malattie del sistema osteomuscolare e del tessuto connettivo		122	0,54	..
malattie dell'apparato genitourinario		448	1,97	..

malattie del rene e dell'uretere	274	1,21	..
altre malattie dell'apparato genitourinario	174	0,77	..
complicazioni della gravidanza, del parto e del puerperio	1	0	..
alcune condizioni morbose che hanno origine nel periodo perinatale	35	0,15	..
malformazioni congenite ed anomalie cromosomiche	52	0,23	..
sintomi, segni, risultati anomali e cause mal definite	556	2,45	..
sindrome della morte improvvisa nell'infanzia	1	0	..
cause sconosciute e non specificate	30	0,13	..
altri sintomi, segni, risultati anomali e cause mal definite	525	2,31	..
cause esterne di traumatismo e avvelenamento	848	3,73	..
accidenti	656	2,89	..
di cui incidenti di trasporto	139	0,61	..
di cui cadute accidentali	183	0,8	..
di cui annegamento e sommersione accidentali	12	0,05	..
di cui avvelenamento accidentale	24	0,11	..
di cui altri incidenti	298	1,31	..
suicidio e autolesione intenzionale	165	0,73	..
omicidio, aggressione	9	0,04	..
altre cause esterne di traumatismo e avvelenamento	18	0,08	..
totale	25806	113,51	85,35

Figura 18, <http://dati.istat.it/#> 2019

6. Trasporto

Il ruolo della stazione

La rete ferroviaria torinese è un importante snodo di collegamento. Le principali stazioni sono Porta Nuova, Porta Susa e Lingotto le quali offrono collegamenti nazionali ed internazionali (figura..). Nel progetto di una città proiettata verso il futuro, la stazione gioca un ruolo cardine e per questa ragione è stata oggetto di ampliamenti sostanziali e interramenti per poter realizzare la linea della alta velocità.

Il Servizio Ferroviario Regionale (SFR) favorisce gli spostamenti sul territorio piemontese con tutte le altre località del Piemonte toccate dalla ferrovia.

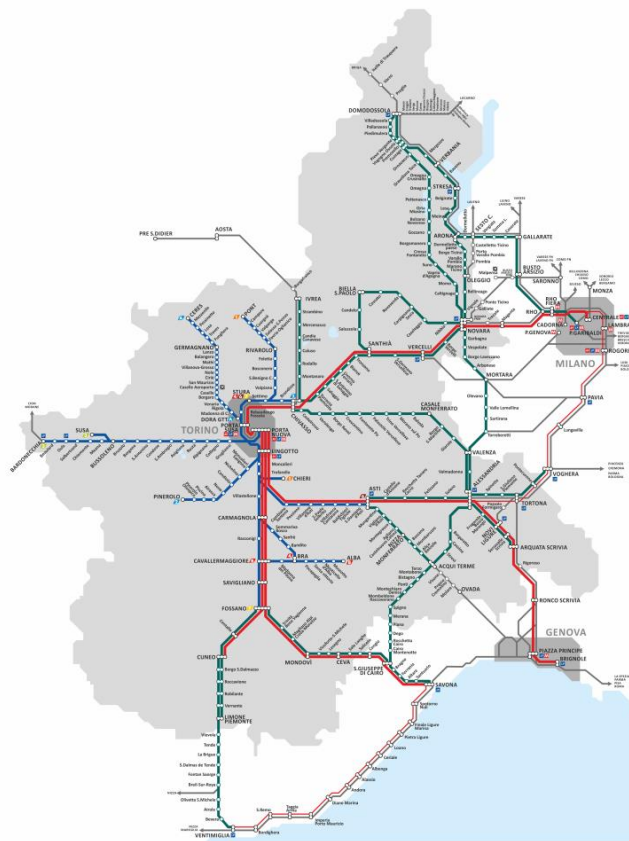


Figura 19, <https://www.muoversiatorino.it/it/treno/>

La stazione Porta Nuova di Torino è il capolinea di treni ad alta Velocità ed è la terza stazione italiana per flusso di passeggeri. Questo snodo gode di ottimi collegamenti tramite metropolitana, bus, tram urbani e suburbani, navetta aereoportuale, servizio bike sharing e taxi. Tra i progetti di riqualificazione della città rientra anche l'area della stazione, dal 2005 al 2017 si sono protratti i lavori di restaurazione, di inserimento del parcheggio sotterraneo, di inserimento della linea metropolitana e la riqualificazione dei negozi, dei porticati di Piazza Carlo Felice, via Sacchi e Via Nizza.

Nel 1861 iniziarono i lavori ad opera dell'ingegnere Alessandro Mazzucchetti. In occasione dell'Esposizione Universale del 1911 furono eseguiti importanti lavori di ampliamento per preparare la stazione ad ospitare numerosi visitatori. Nel 1940 vennero introdotte rilevanti modifiche di distribuzione degli uffici compartimentali e postali e fu costruito un grande edificio su via Nizza. Nell'atrio fu realizzata una nuova copertura in cemento armato e, sul fronte principale, fu posta una seconda facciata vetrata interna. Nel corso di interventi successivi furono realizzate le due gallerie che fiancheggiano le ali dei due fabbricati. Nel 1951 fu realizzata la galleria di testa, larga 30 metri e lunga 150, con una struttura portante costituita da 33 capriate a traliccio con profilo a ginocchio poste in senso trasversale.⁸

La stazione si sviluppa su più livelli: piano sotterraneo, occupato da locali delle divisioni FS e dai magazzini delle attività commerciali e dal collegamento diretto con la metropolitana; piano terra, sede dei binari, costituito dal fabbricato viaggiatori e da altri sette edifici distribuiti lungo via Nizza e via Sacchi, occupati dalla centrale termica, da uffici e locali tecnici delle divisioni FS; mezzanino con le attività commerciali; infine ai piani superiori vi hanno sede gli uffici e i servizi postali.

⁸<https://web.archive.org/web/20110615063536/http://www.grandistazioni.it/cms/v/index.jsp?vgnextoid=3ae94cb9ff09a110VgnVCM1000003f16f90aRCRD>



Figura 20, Stazione Porta Nuova con copertura in vetro e ferro vista da corso Sommeiller, fonte Museo Torino, datata anni '20



Figura 21, Stazione Porta Nuova con nuova copertura (anni 50), fonte Nicole Mulassano, datata 2015⁹

⁹ Fotografie da "Immagini del Cambiamento"

Stazione di Porta Susa

La nuova stazione di Porta Susa, costruita lungo il Passante Ferroviario di Torino, è la seconda stazione di Torino e del Piemonte per numero di passeggeri. La stazione è servita dai treni del Servizio Ferroviario Regionale e Metropolitano e dalle linee ferroviarie ad alta velocità di Trenitalia e di ItaloTreno. Inoltre, dalla stazione di Porta Susa è possibile raggiungere le città francesi di Chambéry, Lione e Parigi con i servizi ferroviari TGV di SNCF Voyages. La stazione è collegata in interscambio con la fermata Porta Susa della linea metropolitana e in superficie con i servizi di trasporto pubblico urbani ed extraurbani, le cui fermate sono principalmente situate su Piazza XVIII Dicembre.

Infine, adiacente alla stazione, si trova il Terminal Bus gestito da Extra.To da cui partono le principali linee bus provinciali, regionali e di collegamento con l'aeroporto di Torino e di Milano Malpensa. Anche per questa stazione, oltre ai servizi di taxi e di bike sharing, è disponibile un'ampia area di parcheggio a pagamento.



Figura 22, Edifici servizio vecchia stazione Porta Susa, Archivio Storico Città Torino (FT 13B19_050), datata 1970



Figura 23, Viale aperto al traffico e nuova stazione, Luca Davico, datata 2016

Stazione di Lingotto

Il terzo scalo ferroviario di Torino è la stazione Lingotto, situato a sud-est della città, lungo la direttrice Torino-Genova. La stazione è servita dalle linee del Servizio Ferroviario Regionale e Metropolitano e collega il Piemonte con la Liguria (Genova, Savona, Ventimiglia).¹⁰



Figura 24, Raccordo ferroviario per l'area dei Mercati generali, Sergio Di Nocera, datata 1985



Figura 25, Via Zini, arco olimpico, a destra ex Mercati Generali in abbandono, Luca Davico, datata 2018

¹⁰ <https://www.muoversiatorino.it/it/stazioni-ferroviarie/>

Aeroporto

L'attuale aeroporto di riferimento della città capoluogo è collocato a 16 km a nord ed è l'Aeroporto Internazionale Sandro Pertini, anche chiamato Aeroporto di Torino-Caselle.

Ex campo di volo di una base militare, l'aeroporto risale al 30 luglio 1953, data di inaugurazione. Durante gli anni della Seconda Guerra Mondiale fu più volte bombardato dalle forze tedesche. Nel corso degli anni l'area fu interessata da diversi restauri ed ampliamenti, tra i tanti ricordiamo quello iniziato 1889 e terminato nel 1994, il quale è stato ideato per preparare la città al Campionato mondiale di calcio 1990. Lo stesso avvenne per i XX Giochi Olimpici invernali, dove i lavori di ampliamento iniziarono nel 2005 per accogliere il numeroso traffico aereo.

Nel 2007 e nel 2008 l'aeroporto di Torino si è aggiudicato il prestigioso riconoscimento ACI Europe Best Airport Awards nella categoria da 1 a 5 milioni di passeggeri. Nel 2017 l'aeroporto ha raggiunto il record di passeggeri annui superando i 4 milioni (figura...).

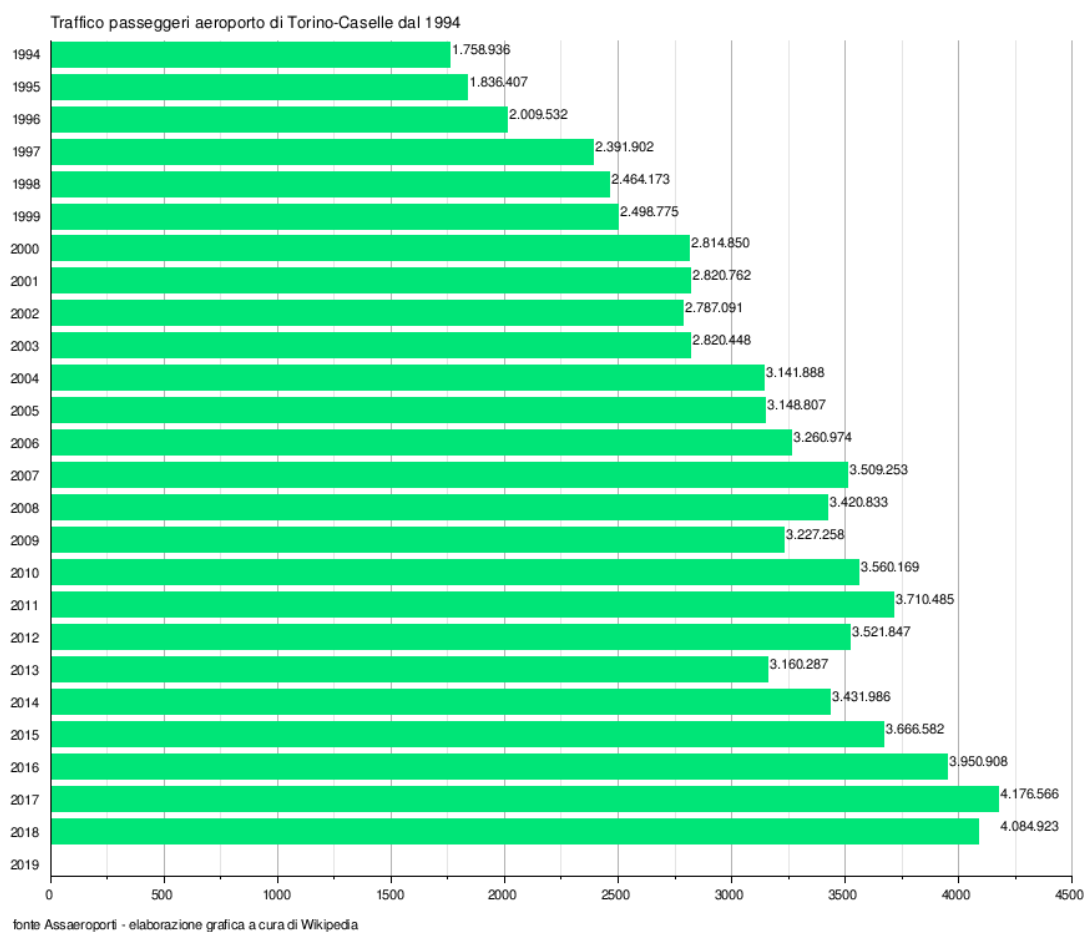


Figura 26, Traffico passeggeri aeroporto Torino-Caselle, fonte Aeroporti elaborazione Wikipedia



Figura 27, Nuovo aeroporto, tra campi agricoli, Archivio Storico Città Torino (FT 11A02_025), datata metà anni '50



Figura 28, Espansione edifici aerostazione, crescita abitato di Caselle, Google, Data SIO, NOAA, US Navy, GEBCO, Landsat/Copernicus, datata 2017

Trasporto pubblico

Rete urbana

I servizi di trasporto pubblico urbano sono gestiti da GTT-Gruppo Torinese Trasporti Spa con la prima linea metropolitana automatica in Italia, 8 linee tranviarie e oltre 80 linee di bus.

La metro attraversa il centro di Torino da ovest a sud, passando per le principali stazioni ferroviarie Porta Nuova e Porta Susa, collegando Collegno con la stazione Lingotto (figura.....).

Bus e tram offrono servizio alla città e alla prima cintura di comuni dalle 5.00 fino alle 24.00.



Figura 29, Fermate della linea metropolitana di Torino, www.muoversiatorino.it

Traffico individuale motorizzato

Il traffico motorizzato è uno dei tasti dolenti della città, l'elevato utilizzo del mezzo di trasporto individuale è una delle cause per cui Torino è al primo posto in Italia per inquinamento atmosferico.

Sin dagli albori dell'industria automobilistica fu segnato il destino del capoluogo, che venne poi definita la "città dell'automobile". Il mezzo di trasporto maggiormente responsabile del traffico è la macchina, sotto viene riportata la mappa di Torino Atlas dove vengono indicati con il colore rosso le strade con traffico molto rallentato e in verde le vie di percorrenza scorrevoli.



Figura 30, Livelli di traffico a Torino, mappa Torino Atlas, datata 2016

Mobilità dolce

Torino è munita 207 km di piste ciclabili e alla presenza di diversi servizi di bike sharing e punti noleggio¹¹. I nuovi progetti della città includono la manutenzione delle piste ciclabili, spesso volte interrotte bruscamente o in sovrapposizione con le aree pedonali.



Figura 16, Piste ciclabili di Torino, www.muoversiatorino.it



Figura 17, Bike sharing sotto al grattaciolo Intesa San Paolo, fonte propria, datata gennaio 2020

- Monopattini

In promozione della mobilità green, a Torino come in altre città d'Italia, sono stati inseriti a disposizione della popolazione monopattini elettrici e silenziosissimi per ridurre l'impatto sia dell'inquinamento dell'aria sia su quello acustico.¹²



Figura 31, Monopattini BITmobility di fronte Palazzo di Giustizia, fonte propria, datata gennaio 2020

¹¹ <https://www.muoversiatorino.it/it/piste-ciclabili>

¹² <https://www.bitmobility.it/bitgeneration/>

ZURIGO

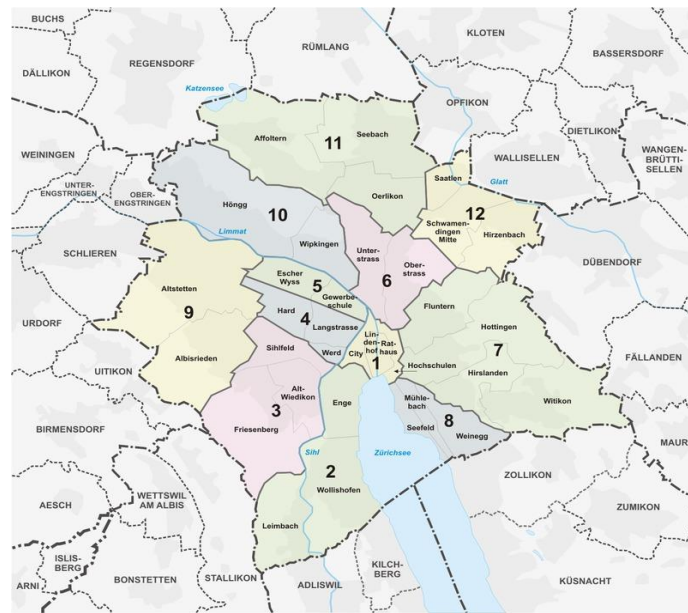
Zurigo è situata nel cuore dell'Europa e costituisce un importante centro economico e finanziario per la Svizzera. Con la sua collocazione sul Lago di Zurigo, le Alpi all'orizzonte e le numerose aree svago, la città si presenta ricca di caratteristiche non conformi a qualsiasi realtà urbana.

Zurigo permette di godere di attività ricreative per lo shopping, lo sport e il tempo libero, nonché un'offerta culturale unica e variegata. Anche l'infrastruttura è eccellente, dalla gestione dei rifiuti al trasporto pubblico. Per quanto riguarda la qualità della vita, la città occupa ripetutamente posizioni di vertice negli studi internazionali.

La piccola metropoli è la più grande città della Svizzera, con circa 400.000 abitanti vanta una vasta diversità di culture per cui si può dire che sia dotata di una grande apertura mentale.

1. Crescita e sviluppo urbano della città

Nel 1934, con la seconda incorporazione di Affoltern, Albisrieden, Altstetten, Hoengg, Oerlikon, Schwamendingen, Seebach e Witikon, Zurigo crebbe fino alle dimensioni geografiche attuali.¹³



Mettendo a paragone le mappe topografiche è ben visibile lo sviluppo urbano che ha interessato questa città; nel 1913 (fig. 1) la città era prevalentemente concentrata nelle prossimità del lago e lungo il fiume, mentre nel 1963 (fig. 2) Zurigo, inizia ad inglobare le cittadine limitrofe. Nel 2013 (fig. 3) l'aspetto che più viene evidenziato è l'aumento dei collegamenti e delle strade che dettano una nuova scansione del territorio, unendo il fulcro del vecchio centro storico con i paesi di pertinenza alla città.

40

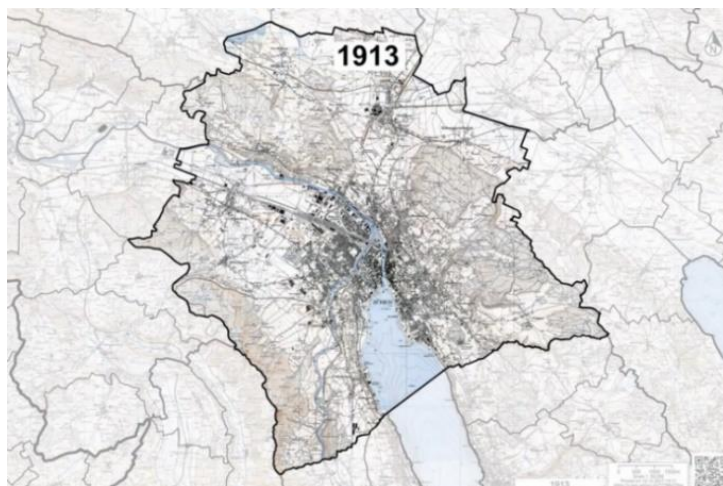


Figura 1

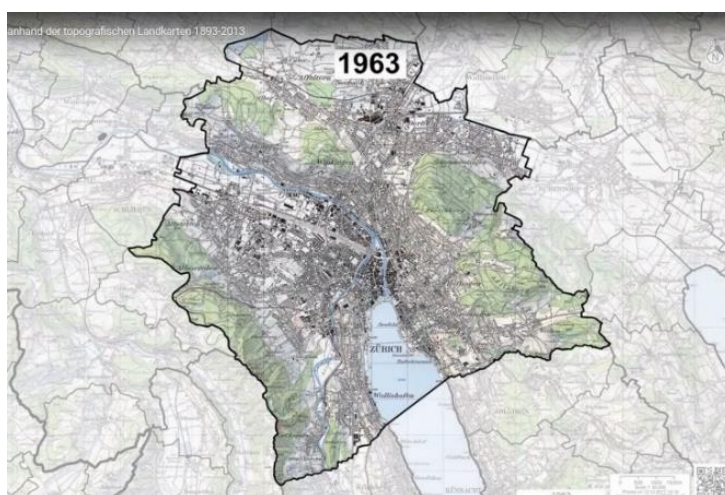


Figura 2

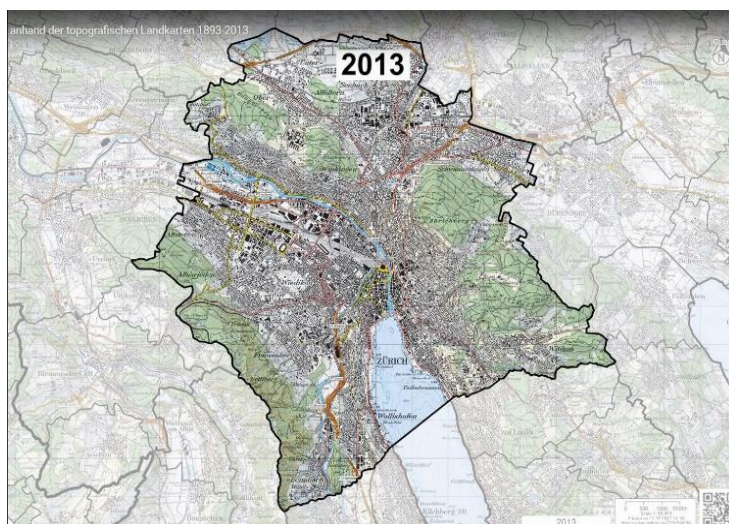


Figura 3

Le fotografie storiche riportate in seguito mostrano il cambiamento e la crescita di Zurigo; le immagini riportano la testimonianza del mutamento urbano del quartiere alle spalle del Politecnico, sottolineando le differenze paesaggistiche del lontano passato e di tempi più recenti.



(Figura 4) 1865, ETH, Oberstrass, Archivio di storia dell'architettura



(Figura 5) 2018, ETH, Vista aerea, ethz.ch/de/campus.html

Zurigo è in costruzione

Nel corso degli anni Zurigo ha avuto una crescita esponenziale nel settore dell'edilizia, continuando ancora oggi la realizzazione di nuovi edifici.

Le case e le costruzioni hanno bisogno di spazio, non solo per la superficie effettiva dell'edificio, ma anche per lo sviluppo di percorsi e vialetti.

La quota dell'area di insediamento nell'area totale della città di Zurigo è aumentata negli ultimi decenni a scapito dello spazio verde, che si trova anche sotto forma di parchi e campi sportivi.

L'area della città di circa 92 chilometri quadrati, è oggi coperta per metà da edifici e vie di circolazione, mentre l'altra metà comprende l'area boschiva, la quale rimane invariata e costante grazie ai sistemi di tutela vigenti.

Degno di nota è lo sviluppo dell'area del traffico: inizialmente non è cresciuto tanto quanto l'area dell'edificio.

Dal 1956 lo spazio stradale è ancora più invasivo: la sua quota di insediamento è aumentata dal 22 % al 25 %, mentre quella della ferrovia corrisponde oggi solo al 3,5 % dell'area di insediamento.

Una parte considerevole dei nuovi edifici dal 1996, appartiene dell'ex area ferroviaria. Questo sviluppo non è ancora completato: il Centro di polizia e giustizia sono in costruzione sul sito dell'ex cantiere merci, mentre le sovrastrutture di Zollstrasse e Neugasse sono in costruzione nel distretto delle FFS.

Principalmente, tuttavia, l'espansione dell'area di insediamento era a spese di prati e campi. L'area verde si dimezzò tra il 1936 e il 1996 approssimativamente da 38 a 21 chilometri quadrati, mentre per quanto riguarda l'area forestale (protetta in Svizzera) e la superficie dell'acqua sono rimaste le stesse per tutto il periodo.

L'area della superficie dell'edificio, è aumentata rapidamente dopo la seconda incorporazione. Nel 1936 fu costruita solo metà dell'attuale superficie, nel 1956 era del 70 per cento e nel 1976 già del 90 per cento. Negli ultimi quarant'anni l'area edificata non è aumentata significativamente. Inoltre, dal 1996 è stato evidenziato un leggero calo dello spazio edificato del centro città. Ciò può essere dovuto alla graduale scomparsa di piccoli edifici nei cortili e nelle piazze. Al contrario l'espansione dell'area edificabile nell'area dell'incorporazione del 1934 continuò, sebbene a velocità ridotta.

Uso del suolo nella città di Zurigo

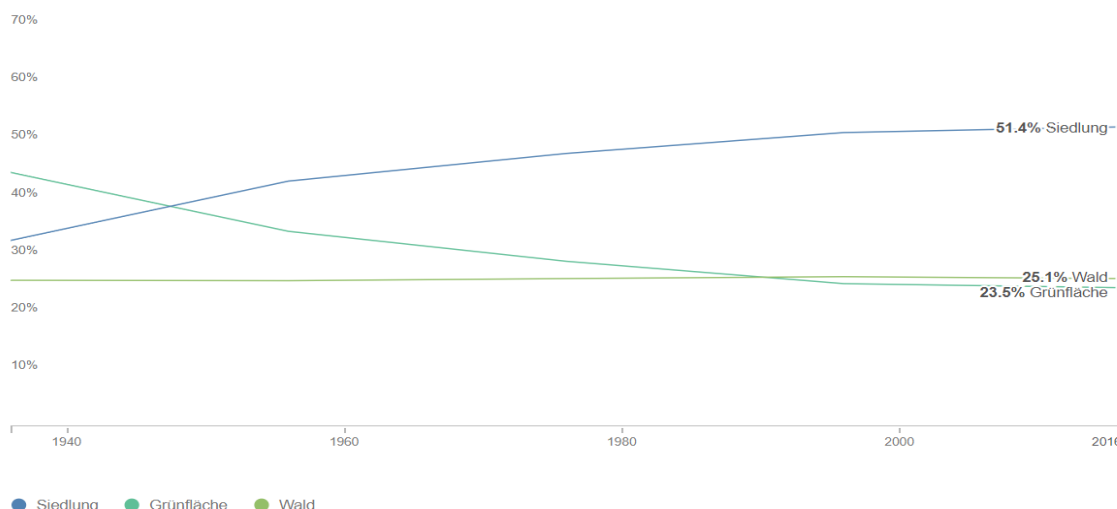


Figura 6

Siedlung= area urbana Grünfläche= prati Wald=bosco

Il tessuto edilizio è aumentato costantemente questo può essere rappresentato calcolando l'altezza media dell'edificio. Lo sviluppo nel tempo mostra chiaramente come le opzioni di espansione orizzontale sempre più scarse possano essere compensate dalla compressione verticale (Figura 2, altezza media dell'edificio). Un edificio medio nella città di Zurigo oggi è più del doppio rispetto a cento anni fa, l'altezza media è aumentata da 6,9 metri (nei limiti del 1916, il centro di oggi) a 17,1 metri.

- Naturalmente, nel 1916, gli edifici più alti si trovavano nell' area centrale della città. Tali edifici sono ancora lì oggi e sono aumentati in media dai 9 ai 24 metri (Figura 3), da qualche tempo però, molti grattacieli sono stati costruiti a Zurigo ovest, non più compattati come nel centro città.

Nel distretto 5, l'altezza media dell'edificio di 23,6 metri è quasi alta come in città. Lo sviluppo a lungo termine in questo settore è particolarmente interessante. Non è determinato tanto dal vicino quartiere degli affari con i suoi numerosi sviluppi di blocchi perimetrali, ma dalle aree industriali dietro gli archi del viadotto. Fino al 1936 il distretto 5 è cresciuto meno degli altri distretti - una conseguenza dei numerosi grandi capannoni industriali a un piano (capannoni), che furono costruiti fino agli anni Trenta. Nel 1956, il Distretto 5 aveva gli edifici più bassi di tutti i quartieri incorporati nel 1893. Ma non solo negli ultimi vent'anni con la conversione di Zurigo-

Ovest in una zona residenziale ha cambiato tutto, ma già dal 1976. I nuovi edifici industriali e di servizio sono stati costruiti più in alto.

Nel 1936, poco dopo la seconda incorporazione, l'ex area urbana con un'altezza media di 10,7 metri fu costruita in modo significativamente più denso della nuova area incorporata con 6,6 metri. Successivamente, è iniziato un processo di recupero nei quartieri esterni. I quartieri Albisrieden, Altstetten e Seebach sono cresciuti più dei quartieri interni (ad eccezione dei circoli 1 e 5). Oerlikon, Affoltern e Schwamendingen, e persino Höngg e Witikon, sono cresciuti più fortemente in verticale rispetto ai cerchi 2, 6 e 7. Nel frattempo, gli edifici di Seebach e Altstetten sono quasi alti come nei cerchi 3 e 4. Affoltern, Schwamendingen e Witikon sono ancora i quartieri con gli edifici più bassi.

Altezza media dell'edificio nella città di Zurigo

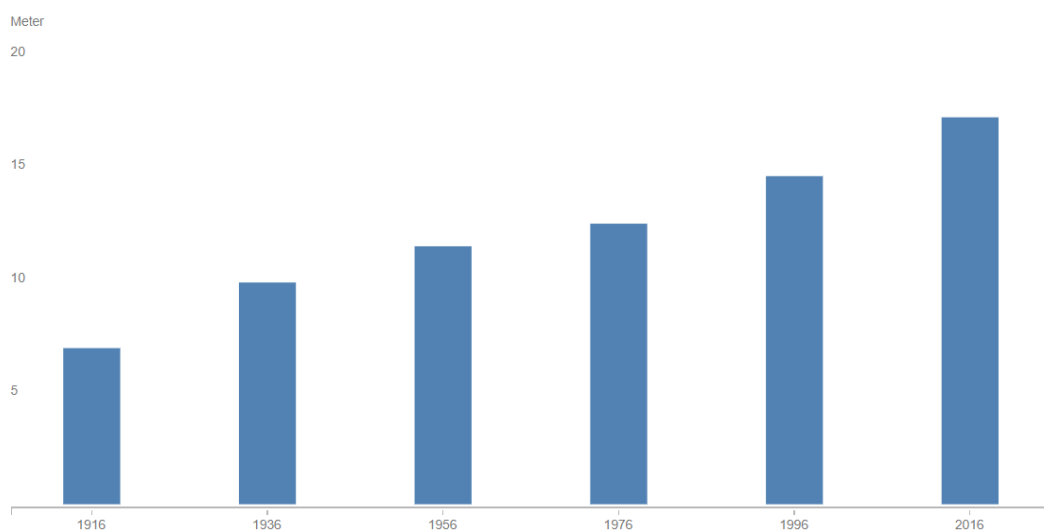


Figura 7

2. POPOLAZIONE

Con l'Associazione cittadina del 1893, Zurigo divenne una città importante con circa 120.000 abitanti. L'immigrazione continuò nei decenni successivi con andamenti irregolari. Lievi diminuzioni della popolazione si sono verificate per la prima volta durante e dopo la prima guerra mondiale per poi accogliere nuove ondate migratorie fino agli anni '60 e nel 1962 con 440 180 abitanti, raggiunse il massimo registrato. L'aumento della mobilità ha causato l'agglomerato a crescere

a spese della città centrale, la quale si ritrovò con la diminuzione della popolazione. Il picco minimo è stato raggiunto nel 1997 con 360.000 abitanti. Ma da allora Zurigo è di nuovo in crescita, alla fine del terzo trimestre del 2017, nella città di Zurigo vivevano 423 203 persone provenienti da tutti i cantoni svizzeri e circa 170 paesi.

la crescita della popolazione

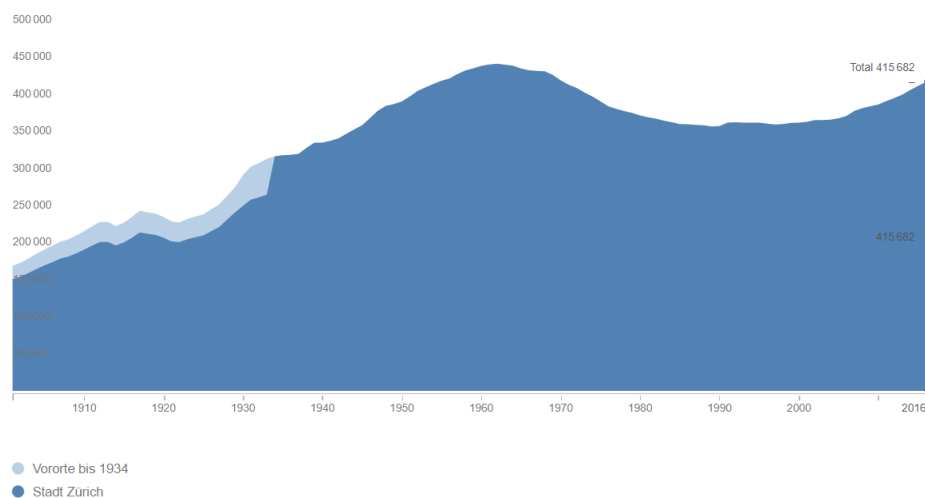
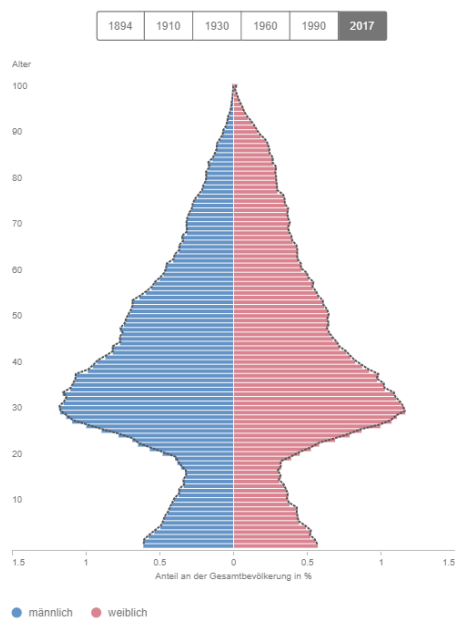
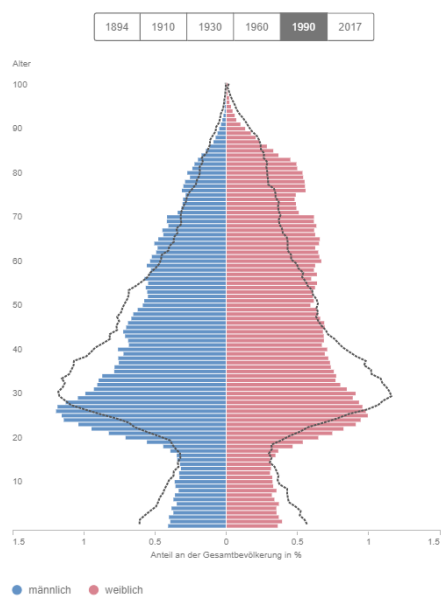
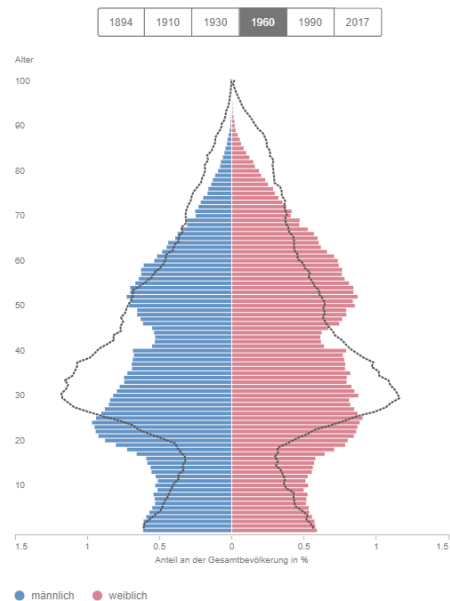
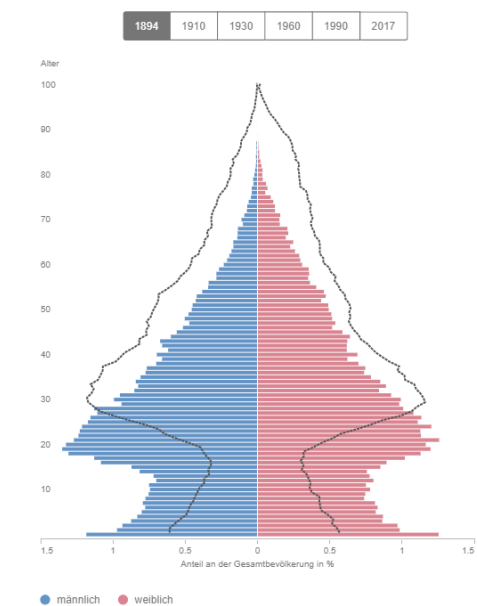


Figura 8

Nei 125 anni dall'unificazione della città, milioni di persone hanno già vissuto a Zurigo, alcune per un breve periodo, altre per il resto della loro vita o addirittura come parte di una serie di generazioni. Le persone e le mentalità cambiarono, ma durante tutto quel tempo Zurigo rimase un melting pot per gente del posto e nuovi arrivati dall'area circostante, da tutta la Svizzera e dai paesi limitrofi.

La città risulta particolarmente interessante per i giovani adulti che vogliono allenarsi o cercare avanzamenti di carriera. Per quanto riguarda Zurigo questo è evidente confrontando le piramidi di età dal 1894. Dalla sequenza di queste rappresentazioni della struttura dell'età si possono leggere le diverse fasi dello sviluppo urbano. Al tempo dell'unione cittadina nel 1894 la città era giovane e popolata da molti bambini. Il gruppo di lavoratori più comune erano i ventenni. Intorno al 1900 iniziò un calo del tasso di natalità, che gradualmente ridusse la percentuale di bambini in città dal 18% (1894) al 7% (1990), mentre la popolazione anziana aumentò di importanza relativa.

Dopo la svolta della Prima guerra mondiale, la città crebbe rapidamente di nuovo nel periodo tra le due guerre, che si riflette nel gran numero di giovani lavoratori intorno al 1930. Allo stesso tempo, Zurigo è caratterizzata da un evidente surplus di donne. Con la Seconda guerra mondiale seguì di nuovo un taglio. La piramide del 1990 (figura ...) mostra una società anziana, in particolare con le molte donne di età avanzata che si trasferirono a Zurigo nel periodo tra le due guerre. Dopo decenni di declino della popolazione, studenti e giovani erano ancora numerosi, ma le età tra il 30 ° e il 45 ° anno furono diradate e molti di questa generazione vivevano ora in agglomerato. Attualmente la città si presenta in modo abbastanza diverso: un ringiovanimento è lampante con un numero notevolmente maggiore di bambini e più giovani dai 30 ai 50 anni - l'attuale generazione di genitori.



Fonte grafici dagli Archivi della città di Zurigo, ultimo aggiornamento 2018

Matrimonio, nascita e infanzia

I matrimoni frequenti in città furono la logica conseguenza della numerosa presenza di giovani adulti e numerose sono le foto che lo testimoniano.

Qui, i matrimoni con il tasso di natalità si trovano in un contesto interessante. Durante il 1900, si osservano molte nascite con relativamente pochi matrimoni. Il numero medio di figli per matrimonio era elevato, ma ora ha iniziato a ridursi. Dopo la Prima guerra mondiale, il numero di matrimoni è aumentato rapidamente. Le famiglie erano ora molto più piccole, ma più numerose, il che ha portato al boom degli anni '50 dopo la Seconda guerra mondiale. Il marcato calo del tasso di natalità dopo il 1963 fu seguito nel 1970 da un declino ancora più brusco dei nuovi matrimoni. Dal 1976, le curve si sono stabilizzate a un livello basso per 25 anni. Dalla svolta del millennio e dai maggiori sforzi per un ambiente di vita adatto alle famiglie, il tasso di natalità è di nuovo in aumento, ma non il numero di matrimoni. Il motivo della discrepanza è la crescente prevalenza di nascite non coniugali o extraconiugali. Nel frattempo, i genitori di un terzo figlio non sono sposati.

Per inciso, anche prima della fine della Prima guerra mondiale, la percentuale di nascite extraconiugali era relativamente elevata. Il motivo può essere rilevato dalle statistiche contemporanee: molte domestiche non sposate e operaie erano divenute madri apparentemente non pianificandolo. Al contrario, l'aumento odierno delle nascite non coniugali è di solito una decisione deliberata da parte delle coppie contro i matrimoni.

Fertilità

Il recente boom di nascite sottolinea che la città è diventata più adatta alle famiglie dal 1990. Ciò si riflette anche nell'aumento del tasso di natalità medio per donna, il cosiddetto tasso di fertilità. Al 47,2 % nel 2014, ha raggiunto il suo livello più alto dal 1965. In confronto alla fertilità con l'età, tuttavia, da allora il cambiamento sociale ha avuto un'espressione concisa. Durante il periodo del baby boom dal 1945 al 1965, le donne di età compresa tra 25 e 29 anni hanno dato alla luce il numero di bambini di gran lunga più grande, seguito da 20-24 anni. Questo è cambiato radicalmente dal 1990. Oggi, il tasso di natalità tra i 30-39 anni è il più alto, mentre continua a scendere bruscamente tra i 20-29 anni.

Origine

Il quadro delle condizioni per il soggiorno in Svizzera sono cambiate più volte nei 125 anni dall'unificazione della città. Dal 1893 al 1914 vi fu in gran parte libertà di movimento. Di conseguenza, Zurigo era una città molto internazionale con molti nuovi arrivati non solo dalle comunità rurali svizzere, ma anche dalla Germania meridionale. A ciò si è aggiunta la prima grande ondata di migranti di lingua straniera venuti dall'Italia come operai edili qualificati. Per il momento, incontrarono un rifiuto di ciò che si manifestò nell'Aussiesihler "Italienerkrawall" del 1896. La Prima guerra mondiale ha portato una pausa. Molti cittadini dei paesi vicini sono tornati o hanno dovuto prestare servizio militare. Durante la guerra furono prese misure in Svizzera e in tutta Europa per limitare la libera circolazione delle persone e non furono successivamente abolite. L'immigrazione straniera nelle città svizzere diminuì notevolmente e Zurigo divenne una città internazionale tra le due guerre.

Migrazione netta

Nella ripresa economica dopo il 1945, la forza lavoro era scarsa e lo statuto salariale stagionale divenne più importante. Questa forma di residenza contingente esisteva dal 1934 ed era associata al ritorno annuale nel paese di origine. Ha portato manodopera a basso costo, non qualificata per l'industria, l'edilizia e il turismo in Svizzera. Per questi residenti temporanei della città furono create molte baraccopoli, che divenne una caratteristica tipica della città degli anni '60 e '70.

Ad esempio, l'immigrazione straniera a Zurigo è tornata decisiva, soprattutto da quando il trasferimento dei residenti urbani nelle aree rurali dagli anni '60 è diventato una pratica comune. Dagli anni '70, questo movimento si è gradualmente indebolito. Fino al 1990 circa, perché la popolazione della città è complessivamente meno numerosa, quindi perché in città è aumentato nuovamente lo spazio abitativo della famiglia. Ma anche oggi, la città deve gran parte della sua crescita all'immigrazione dall'estero.

Popolazione straniera per nazionalità

Secondo la composizione della popolazione straniera di Zurigo, ci sono diverse fasi: l'immigrazione dei tedeschi, che fu effettuata principalmente dai tedeschi cento anni fa, la crescita della popolazione italiana tra il 1945 e il 1970, che fu sostituita da una fase jugoslava, e dal 2000 una crescente internazionalizzazione.

Età e morte

Il calo della percentuale di bambini è logicamente compensato da un aumento della percentuale di anziani. Nel 1910 solo il 3,6 % della popolazione superava l'età di 65 anni. Nel 1950 - tre anni dopo l'adozione dell'AVS fu approvato dalla popolazione votante - era del 9,0 %. L'invecchiamento della città è poi progredito rapidamente e ha raggiunto nel 1980 negli over 65 con il 19,8 % di picco - oggi è di nuovo significativamente inferiore, vale a dire il 14,4 %. La percentuale di anziani di età superiore agli 80 anni è in aumento da qualche tempo, ma è in calo anche dal 2010. Il loro numero oggi è 9500 - nel 1910 ce n'erano solo 380 in tutta la città.



(Figura 9) Intorno al 1910, casa di cura Bürgerasyl-Pfrundhaus sulla Leonhardstrasse nel centro storico



(Figura 320) Leonhardstrasse nel centro storico oggi; foto presa dal sito: <https://www.baunetz.de/>

Mortalità

All'inizio del diciannovesimo secolo, i progressi nella medicina e dell'igiene portarono a un rapido declino del tasso di mortalità, cioè il numero di decessi in relazione alla popolazione. Dal 1893 al 1915 affondò da 18 a 10 su mille, il che significa che nell'anno 1915 morì circa l'uno per cento della popolazione. Nell'epoca dell'influenza spagnola alla fine della Seconda guerra mondiale, nel 1918, 900 persone morirono più del solito in città. Successivamente, il tasso di mortalità si è stabilizzato fino al 1960 a circa 9 su mille. Nei tre decenni successivi, l'invecchiamento progressivo ha portato a un ulteriore aumento a 12 su mille e anche le persone più anziane hanno comportato decessi più frequenti, sebbene il progresso medico sia continuato. A partire dalla metà degli anni '80, seguì di nuovo un'inversione di tendenza: il lento ringiovanimento della popolazione urbana portò di nuovo a un calo del tasso di mortalità;

Cause di morte

D'altra parte, nel corso del ventesimo secolo le morti sono aumentate a causa di problemi cardiaci (ad esempio infarto), ma dal 1980 il loro numero è diminuito di quasi la metà. Il cancro come causa di morte è un po' più testardo: le morti sono diminuite dagli anni '80 dal 1200 a poco meno di 800. La demenza è stata sempre più diagnosticata come causa di morte dalla fine degli anni '90; Oggi circa 400 dei 3000 decessi sono stati attribuiti.

3. Trasporto

Il traffico fa parte di ogni città. Più di ogni altro argomento, ha una forte influenza sulla popolazione di Zurigo: viene spesso citato come uno dei maggiori problemi nelle regolari indagini sulla popolazione. Lo spazio per il traffico è limitato a Zurigo.

Come prima visione sulla storia del traffico si può fare riferimento all'immagine del protocollo con i risultati del censimento del 1917.

Uno dei motivi principali di tale causa sono gli spostamenti concentrati in determinate ore giornaliere per raggiungere il posto di lavoro e tornare a casa. Come centro economico con numerosi posti di lavoro, Zurigo attira persone da vicino e da lontano, che si recano a lavoro in città. Ma sempre più persone si spostano nella direzione opposta e lasciano il loro luogo di residenza a Zurigo per lavorare fuori città.

Intorno alla stazione

Sebbene le altre stazioni ferroviarie di Zurigo si stiano sviluppando rapidamente, il principale snodo del trasporto pubblico è la stazione centrale HB. Più pendolari e più persone, in generale, significano sempre più traffico attorno all'area.

La stazione di Zurigo Centrale è il nodo ferroviario principale per i treni provenienti da tutta la Svizzera e dai paesi confinanti Germania, Italia, Austria e Francia. Con oltre 2915 viaggi totali al giorno, è una delle stazioni più frequentate al mondo. Circa 466.800 passeggeri utilizzano la stazione centrale di Zurigo ogni giorno lavorativo. Come capolinea della prima linea ferroviaria svizzera, la "Spanisch-Brötli-Bahn", la stazione centrale di Zurigo è anche una delle più antiche stazioni ferroviarie svizzere. La stazione è composta da una stazione di capolinea fuori terra, una stazione di capolinea sotterranea e due stazioni di transito sotterraneo.

Nel XIX secolo, le stazioni venivano spesso costruite nella periferia delle città, dove c'era "ancora spazio". Man mano che le città crescevano e di conseguenza anche le ferrovie, esse diventavano i veri e propri centri cittadini.



(Figura 10) La piazza della stazione intorno al 1875



(Figura 11)

Aeroporto

Un'importante infrastruttura di trasporto per la città e l'intera Svizzera è l'aeroporto, il quale determina una vera e propria porta verso il mondo. Fino al 1948, il campo d'aviazione Dübendorf, era utilizzato per scopi militari e civili. L'aeroporto di Kloten è stato aperto nel 1948 e da allora è stato soggetto a numerosi ampliamenti. Attualmente ci sono quasi 30 milioni di passeggeri che utilizzano l'aeroporto di Zurigo ogni anno come punto di partenza o di arrivo.

Lo sviluppo dopo l'anno della crisi del 2001 è interessante, poiché gli attacchi terroristici a New York e Swissair Grounding hanno causato un forte collasso del traffico aereo, a Zurigo è stata registrata una lieve diminuzione dei passeggeri con una ripresa immediata.

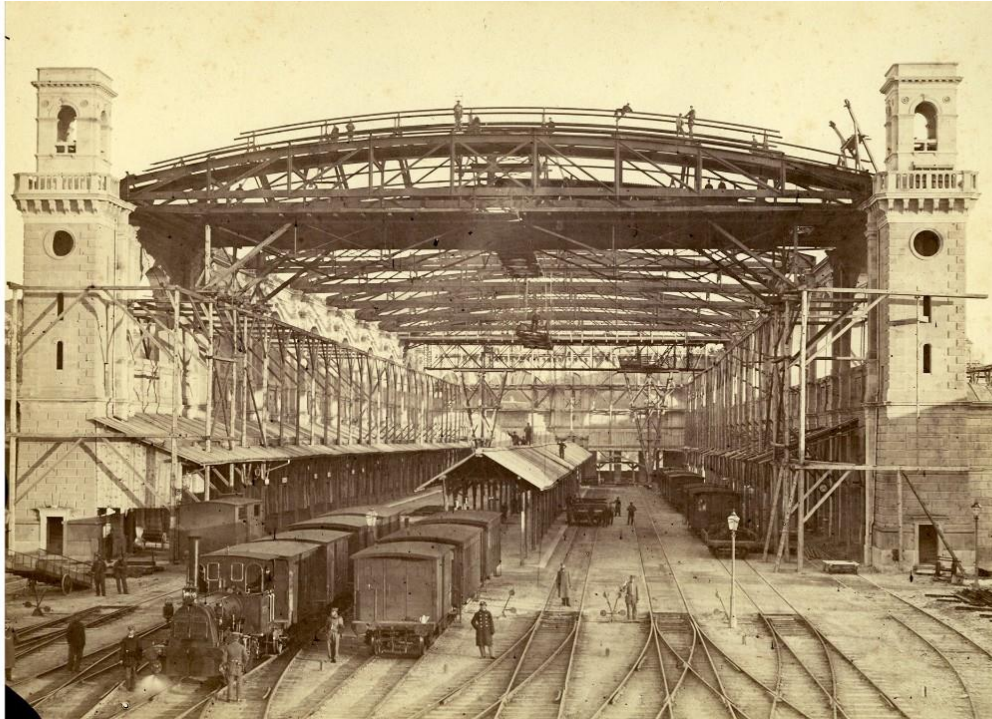
Trasporto pubblico

Il trasporto pubblico a Zurigo è molto frequentato. Nella cosiddetta suddivisione modale, la distribuzione del traffico sui singoli mezzi di trasporto, rappresenta circa il 40 %, seguito da trasporto privato motorizzato, pedonale e ciclistico.

I mezzi pubblici a Zurigo, sono principalmente i VBZ con le ZÜRITRAM e i filobus blu. Con oltre 325 milioni di passeggeri all'anno, trasportano quasi un milione di passeggeri al giorno. Il grafico seguente traccia lo spazio e il vagone dei chilometri della VBZ all'anno.

I tram non erano gestiti sin dall'inizio dalla VBZ. Inizialmente furono le società private a installare i tram. Nel 1894, l'anno dopo la prima associazione cittadina, la città decise che il traffico di tram era un servizio pubblico e doveva essere gestito dalla città.

Il traffico e le infrastrutture di trasporto sono in costante evoluzione. Dalla prima stazione centrale e dalle prime linee del tram all'attuale rete di traffico.



(Figura 11) 1867, costruzione della stazione principale di Zurigo



(Figura 133) interno stazione centrale di Zurigo 17.04.2019

Traffico individuale motorizzato

La motorizzazione del trasporto privato inizia a Zurigo dopo la Seconda guerra mondiale. Alla fine della guerra, poco più di 6 veicoli a motore arrivano a 1000 abitanti. Nel dopoguerra, il grado di motorizzazione aumenta in modo significativo. L'auto è diventata un mezzo di trasporto accessibile non solo alle classi più abbienti. Lo shock del prezzo del petrolio ha fermato temporaneamente l'aumento dal 1973 e l'incremento è continuato fino al 1983. Un picco ha raggiunto il grado di motorizzazione nel 2001 con quasi 385 veicoli a motore ogni 1000 persone. Da allora, i numeri tendono a diminuire nuovamente e oggi si registrano livelli pari alla fine degli anni '70.



(Figura 13) 1924, una stazione di servizio a Utoquai



(Figura 14) Attuale stazione di servizio a Utoquai (da Google maps luglio 2013)

Tra i diversi mezzi di trasporto, la bici non deve mancare. Oggi un terzo dei residenti di Zurigo pedala regolarmente. Pertanto, la bicicletta svolge un ruolo importante nel mix di traffico. All'inizio del ventesimo secolo, la bicicletta era il classico mezzo di trasporto per la classe operaia, fino a quando non fu in grado di permettersi un'auto

con il boom dopo la Seconda guerra mondiale. La bicicletta divenne un'attrezzatura sportiva e un mezzo di trasporto per bambini e adolescenti.

Fino agli anni '70, la politica dei trasporti della città di Zurigo ha avuto un periodo molto difficile: solo nel 1975 è stata aperta la prima pista ciclabile, alla periferia di Zurigo-Nord. Oggi la bicicletta gode della reputazione di mezzo di trasporto urbano, pratico ed ecologico. Le seguenti immagini mostrano impressioni storiche.

Incidenti stradali

Il traffico include anche incidenti stradali. Il picco degli incidenti stradali nel 1970 è di oltre 10.000 incidenti all'anno e più di 80 morti. Da allora sono stati fatti grandi sforzi e la sicurezza stradale è stata notevolmente migliorata. Il numero di feriti e morti nel traffico stradale è diminuito drasticamente. Sfortunatamente, negli ultimi due anni la città di Zurigo ha notato un aumento del numero di feriti gravi. Ciò è talvolta dovuto all'aumento degli incidenti in bicicletta.

Gli incidenti stradali sono ben documentati fotograficamente in città. La raccolta di Tatortfotografien del servizio di riconoscimento della polizia cittadina di Zurigo nell'archivio della città copre il periodo dal 1920 al 1980 e complessivamente circa 33.000 immagini. Una [selezione di circa 700 immagini degli anni 1920-1947](#) è stata pubblicata dall'archivio della città sul suo sito web, insieme a ulteriori informazioni sulla storia della raccolta e sui compiti del servizio di identificazione.



(Figura 16) Tram storico a Zurigo



Figura 34

Compromissione del parcheggio storico del 1996

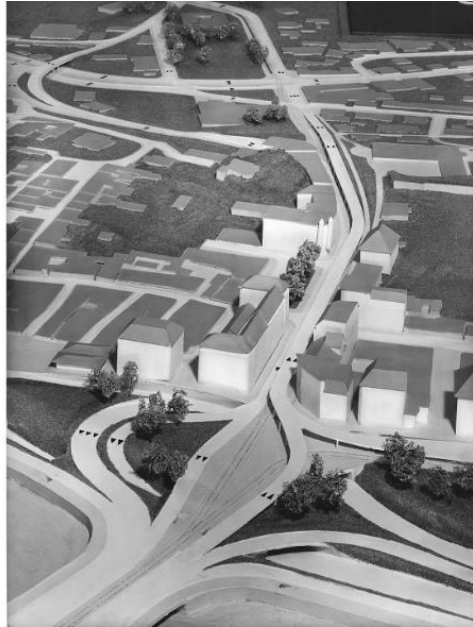
La questione sul parcheggio non è un argomento di interesse prettamente attuale, ma fu discusso ampiamente negli anni '80 e '90. Nel 1996 il consiglio locale introdusse il "compromesso storico", il quale afferma che il numero di parcheggi accessibili al pubblico, nel centro della città, sarà congelato come accadde nel 1990. I parcheggi fuori terra possono essere sollevati e l'area liberata può essere convertita in aree ciclabili, pedonali e verdi. I posti auto devono essere sostituiti in numero uguale. L'obiettivo di una città più attraente era collegato a questo accordo. Il compromesso è in vigore ancora oggi. Tuttavia, le discussioni sui parcheggi continuano a divampare.

Costruzioni stradali

I trasporti - su strada e su rotaia - necessitano di infrastrutture. Questo assicura ancora grandi progetti di costruzione per la città e cantieri per gallerie, ponti, strade

e linee di tram. Soprattutto le strutture del traffico hanno cambiato fortemente il volto della città negli ultimi 125 anni.

La circonvallazione ovest intorno alla città, aperta nel 2009, ha permesso di liberare le strade dell'Asse Bullinger, Sihlfeld e Ovest dal traffico. C'era spazio per il traffico pedonale e ciclabile, alberi e luoghi per la vita all'aperto.



(Figura 13) Un estratto dal piano generale del traffico del 1955 con Bellevue in primo piano e la Rämistrasse

4. Natura e ambiente

Nel 1893, il carattere rurale e agricolo della città di Zurigo e delle città vicine incorporate era ovviamente molto più evidente di oggi. A seguito della prima incorporazione, avanza il fenomeno dell'urbanizzazione: l'area agricola diminuisce continuamente ed attualmente è ancora intorno ai 940 ettari. Le fotografie storiche mostrano vasti prati, frutteti e vigneti, in particolare nei quartieri esterni.



(Figura 135) 1875 circa, Riesbach sullo sfondo la città vecchia

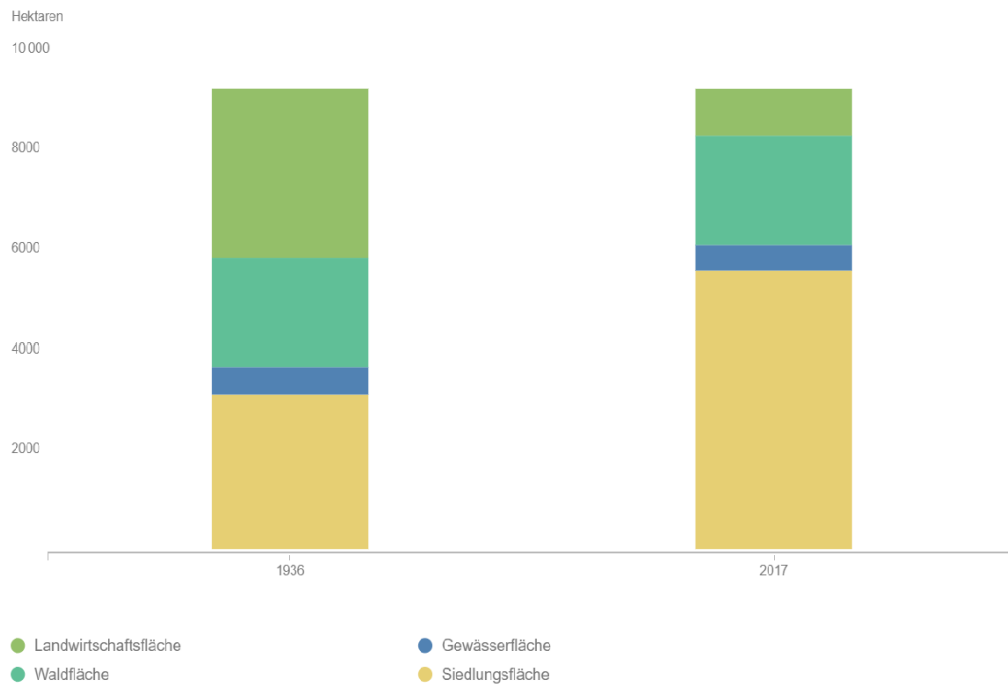


(Figura 136) Vista sulla città vecchia; fotografia scattata il 4 ottobre 2019

L'uso del suolo, ieri e oggi

L' area di insediamento della città di Zurigo è aumentata nel corso degli anni, il grafico seguente (figura 15) con un confronto delle quote nelle aree urbane tra il 1936 e il 2017 mostra bene questo sviluppo: mentre le aree forestali e idriche sono rimaste praticamente costanti, l'area dell'insediamento è aumentata di un buon 80% e ora costituisce circa il 60% dell'area urbana esterna. Nel 1936, l'area agricola era persino più grande dell'area urbanizzata, da allora è diminuita di quasi tre quarti.

Ma non è per questo che la natura è scomparsa dalla città, al contrario, con i suoi spazi verdi, parchi, cimiteri, foreste e aree agricole, Zurigo è una biosfera eccezionalmente diversificata per piante e animali.



Landwirtschaftsfläche=superficie agricola
idriche

Gewässerfläche=risorse

Wald= area boschiva

Siedlung= area urbana

Figura 15

Aree verdi e parchi

I numerosi spazi e parchi verdi rendono Zurigo una città verde. La sua storia come natura progettata nello spazio urbano inizia prima dell' incorporazione. I parchi di oggi come il Beckenhof o il Muraltengut risalgono alle maestose tenute di ricchi cittadini, che hanno avuto origine nel 18 ° secolo. Parchi come Rieterpark o Patumbah-Park hanno anche le loro origini in giardini privati.

Le strutture della banchina sono più vicine alla prima incorporazione. Inaugurati nel 1887, come sforzo congiunto delle comunità di Zurigo, Riesbach ed Enge all'epoca, furono una sorta di anticipazione della cooperazione tra le comunità dal 1893 e la

base per il trasferimento di Zurigo da una piccola città sul fiume a una città emergente sul lago. La panetteria fu costruita nel 1900 in risposta alla forte densificazione strutturale di Aussersihl e doveva portare luce, aria e sole negli alloggi dei lavoratori. Nel 1922, il Josefswiese era anche un'area verde nel distretto industriale.

In tempi recenti, sono stati impostati accenti di architettura del giardino, in particolare a Zurigo nord. Il parco Oerliker, il parco MFO, il parco Louis Häfliger e il parco Wahlen continuano la storia degli spazi verdi di Zurigo. Il parco Pfingstweid e l'area Schütze a Zurigo-Ovest sono tra gli ultimi progetti di parchi nella città di Zurigo.

Una buona panoramica dello sviluppo degli spazi verdi di Zurigo e un'entusiasmante incursione nella storia dei parchi urbani è fornita dalla collezione di ritratti di Grün Stadt Zürich "12 Giardini - Piante storiche di Zurigo".

Cimiteri

I cimiteri sono una categoria speciale di spazi verdi. In un totale di 25, 19 di loro sono curati dalla Città di Zurigo. La loro storia è anche legata ai comuni: cimiteri come ad Altstetten o Oerlikon sono cimiteri di villaggi classici che arrivarono nella città di Zurigo nel corso della seconda incorporazione nel 1934. Il cimitero di Sihlfeld nella sua forma attuale risale in gran parte alla prima incorporazione: la prima parte del «Cimitero centrale» fu costruita nel 1877 e la metà meridionale fu aggiunta nel 1892, in cui fu incorporato anche il primo crematorio in Svizzera, che fu inaugurato nel 1889. Negli anni successivi alla prima costituzione, il cimitero di Wiedikon fu integrato nel cimitero di Sihlfeld (1896) e il cimitero di Aussersihl - l'attuale Fritschiwiese - fu abolito (1897). I cimiteri sono principalmente luoghi di riposo, riflessione e addio. Ma ci sono anche bellissimi parchi con alberi molto vecchi che invitano a passeggiare e soffermarsi.

Agricoltura

Nonostante la progressiva urbanizzazione e densificazione urbana: l'agricoltura esiste ancora nella città di Zurigo. Circa il nove per cento della città è utilizzato per l'agricoltura (810 ettari), più della metà dei quali è coltivata biologicamente. Ci sono 37 fattorie nella città di Zurigo, dieci delle quali sono di proprietà della città e una, la tenuta Juchhof, è gestita dalla città stessa.

Viticoltura

Un esempio della movimentata storia dell'agricoltura nella città di Zurigo è la viticoltura: fino alla fine del XIX secolo, gran parte di Riesbach, Zürichberg, Käferberg e Hönnggerberg furono coltivate a vite. Vecchie fotografie mostrano vasti vigneti sulle pendici meridionali della città di Zurigo. All'inizio del 19 ° secolo, le viti erano ancora sul cosiddetto Zürichberggrain sotto l'università e l'ETH. Una serie di fallimenti delle colture negli anni 1870, la concorrenza dei vini del sud attraverso il collegamento ferroviario nord-sud di recente apertura, la peronospora e peronospora introdotta dal Nord America dal 1880 e il disastro della fillossera dal 1886 portò a che la superficie del vigneto Stadtzürcher originariamente di circa 400 ettari è stata drasticamente ridotta.

Gli alberi da frutto

Gli alberi da frutto facevano parte del paesaggio urbano di Zurigo fino alla metà del secolo scorso. Nel 1951, il censimento svizzero degli alberi da frutto mostrava ancora oltre 44.000 alberi da frutto, tra cui 19.127 mele e 11.843 alberi di pero, nelle fattorie di Zurigo. Nella seconda metà del 20 ° secolo, questo numero è diminuito continuamente. All'inizio del millennio, c'erano solo circa 4.000 alberi da frutto rimasti in città.

La città di Zurigo ha successivamente avviato il progetto "10.000 alberi da frutto per Zurigo". Grün Stadt Zürich ha piantato alberi da frutto negli spazi pubblici e ha anche sostenuto privati nella protezione e reimpianto di alberi da frutto. L'obiettivo 10.000 è stato raggiunto nell'autunno 2012. Grün Stadt Zürich ha continuato le sue attività per la conservazione e il rinnovamento del ceppo di frutticoltura. Nell'autunno 2018, il registro degli alberi urbani ha registrato solo 3995 mele, 1268 pere, 1166 prugne e prugne, 831 ciliegia, 237 albicocche, pesche e mele cotogne e 442 alberi di noce solo nello spazio pubblico.

Diversità ecologica in piante e animali

Un alto livello di biodiversità è una preoccupazione centrale della città di Zurigo. La natura dovrebbe avere il suo posto in città, non solo nella foresta e in agricoltura, ma anche come parte dell'area di insediamento. È quindi importante mantenere la diversità ecologica, mantenere gli habitat esistenti per piante e animali, come

frutteti, bordi di foreste o sponde dei fiumi, e creare e collegare nuove aree di valore ecologico, come i tetti piani verdi.

La varietà di piante nella città di Zurigo è sorprendente. Circa 1200 specie vegetali crescono spontaneamente nelle aree urbane. Ciò significa che il 40% della biodiversità svizzera è rappresentato in città e la città è quindi quasi il doppio ricca di specie vegetali di un'area di dimensioni simili utilizzata per l'agricoltura e la silvicoltura. Il libro "Flora der Stadt Zürich" di Elias Landolt, con disegni di Rosmarie Hirzel, offre una panoramica dettagliata degli impianti nella città di Zurigo e ne mostra la distribuzione.

Il mondo animale è tanto diversificato quanto la flora. Circa la metà di tutte le specie di anfibi, mammiferi e uccelli presenti in Svizzera si trovano nella città di Zurigo. Lo sviluppo di Zurigo in una grande città ha avuto un impatto significativo sul mondo animale a Zurigo. Sono stati creati nuovi tipi di habitat per animali, ad esempio il vasto paesaggio di ghiaia secca delle strutture ferroviarie o le aree residenziali densamente costruite. Zurigo, ad esempio, si sviluppò in modo più ornitologico per diventare una città velica: i marinai delle pareti e delle Alpi trovarono sempre più luoghi di nidificazione negli edifici del centro città. Il redstart, originariamente un uccello di montagna, si è sentito a suo agio nelle "rocce artificiali" del paesaggio urbano e sotto le piastrelle o sui davanzali delle finestre dal 19 ° secolo.

6. Industria e commercio

All'inizio del XIX secolo, Zurigo era il cantone più industriale della Svizzera. Favorito dalla topografia con molti corsi d'acqua e fiumi che forniscono energia e dall'abbondante capitale di famiglie urbane benestanti, nonché dalla lunga tradizione di lavoro da casa, fabbriche, principalmente cotonifici e successivamente tessili, emersero presto in gran parte del Cantone.

La città si industrializza

Nella città di Zurigo, furono costruite le prime attività al Mühlesteig e al Walche. Riesbach, situato nell'estuario di vari corsi d'acqua, inizialmente offriva i migliori requisiti di localizzazione per le fabbriche. Man mano che la rete ferroviaria diventava sempre più densa, l'industria si espandeva dalla stazione principale lungo il Limmat nell'area del comune di Aussersihl, l'attuale quartiere industriale. Le leggi commerciali restrittive e i privilegi di gilda hanno inizialmente impedito la nascita di grandi aziende, con una sola eccezione.

Escher Wyss, la più grande azienda

Alle porte del centro storico vicino al Neumühle, Escher Wyss fu il primo cotonificio della città nel 1805. Divenne in seguito fabbrica di macchine e la più grande fabbrica in Svizzera. Intorno al 1855 lavoravano qui oltre 1100 lavoratori. Nel 1889 la direzione decise di abbandonare il sito e di costruire un nuovo stabilimento a Hard, in quello che oggi è Escher Wyss-Platz, una società campione con un collegamento ferroviario, la quale è stata costruita su 15.000 metri quadrati, alimentata dall'energia fornita dalla centrale elettrica vicino a Bremgarten, a 15 chilometri di distanza. Grazie alla leadership tecnologica, la società mantenne la sua posizione di leader in città fino agli anni '60, nonostante i gravi problemi economici durante la Grande Depressione del 1931-35. Una parte dell'ex sito di Escher Wyss è ancora oggi utilizzata industrialmente.



(Figura 16) 1892, primi edifici di Escher, Wyss & Cie. nel distretto industriale



Figura 37



Nuove aree industriali

Intorno al periodo dell'incorporazione nel 1893, le grandi aree industriali di Zurigo furono costruite nei sobborghi della città, dove il raccordo stradale e i quartieri dei lavoratori erano a portata di mano: negli Hard, nel Binz, a Oerlikon e nel Manegg (i terreni industriali sono stati recentemente convertiti in aree residenziali). Alla periferia della città, è emerso un panorama industriale diversificato con particolare attenzione all'industria delle macchine (fino alle fabbriche automobilistiche), alla finitura tessile (tintura), alle fabbriche di carta e alla produzione alimentare.

Conclusioni

1. METODO

Seguendo l'esempio del Rapporto Rota sono state poste domande sia su Torino che su Zurigo ad un campione di studenti universitari per poter individuare le loro associazioni con altre realtà urbane.

È stato realizzato un questionario online per poter raccogliere il maggior numero di risposte in un arco di tempo definito. Hanno risposto al sondaggio 30 studenti universitari torinesi e 26 studenti provenienti dalle università svizzere, per un totale di 60 intervistati.

2. RISULTATI

Dal grafico (figura 2) è emerso che per tutti è stato semplice collocare Torino nel nord Italia, la maggioranza (57), mentre 3 studenti svizzeri la collocano semplicemente in Italia. Allo stesso tempo Zurigo (figura 6) viene collocata da uno studente torinese tra le città tedesche, il restante individua la Svizzera come stato d'appartenenza.

Per quanto riguarda la similarità Torino viene associata alle città francesi (figura 3), cosa che non si era verificata nell'indagine del Rapporto Rota, la quale vede le città tedesche come le più associate.

Il capoluogo piemontese viene visto come più simile alle città più conosciute, Zurigo e Ginevra (figura 4). Mentre per quanto riguarda le analogie circoscritte al territorio italiano (figura 5), viene paragonata al primo posto con Milano (15 voti da Torino e 9 da Zurigo), seguita da Bologna (11 voti da Torino e 10 da Zurigo). Tale dato coincide con le informazioni riportate dal Rapporto Rota.

Focalizzandoci sulla città Svizzera, molti intervistati la associano, alle città dal Nord Italia, quali Milano e a Torino (figura 7), nessuno la paragona a città del meridione. Zurigo viene associata a centri più ricchi dato il tenore di vita che può offrire alla popolazione, al costo dei servizi e delle abitazioni.

A livello europeo Zurigo viene associata, anche in questo caso, a città nordiche: al primo posto troviamo Berlino (11 voti da Torino e 9 da Zurigo), seguita da Amsterdam (figura 8).

Analizzando i dati riportati possiamo dire che a livello conoscitivo il maggior numero di persone ha saputo collocare le due città in Europa. Per l'immaginario comune

sia Torino che Zurigo vengono messe a paragone con la metropoli milanese, questo prevalentemente per ragioni climatiche ed economiche.

Sai dove si trova Torino?

- Numero risposte totali: 60

- Risposte da Torino: 32

- Risposte da Zurigo: 28

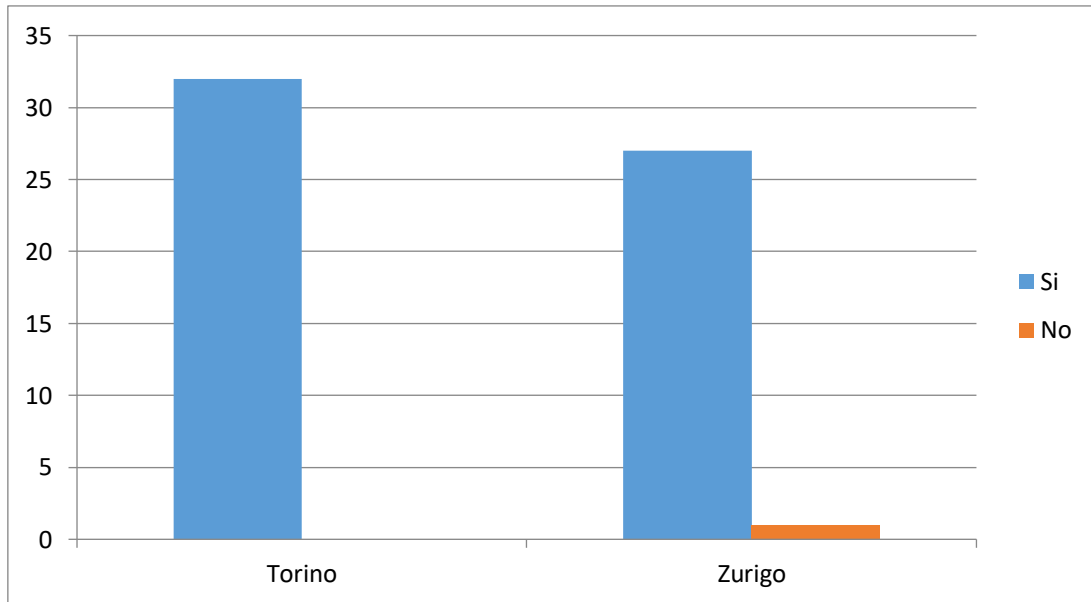


Figura 38

Se sì, sai dirmi dove?

- Numero risposte totali: 60

- Risposte da Torino: 32

- Risposte da Zurigo: 28

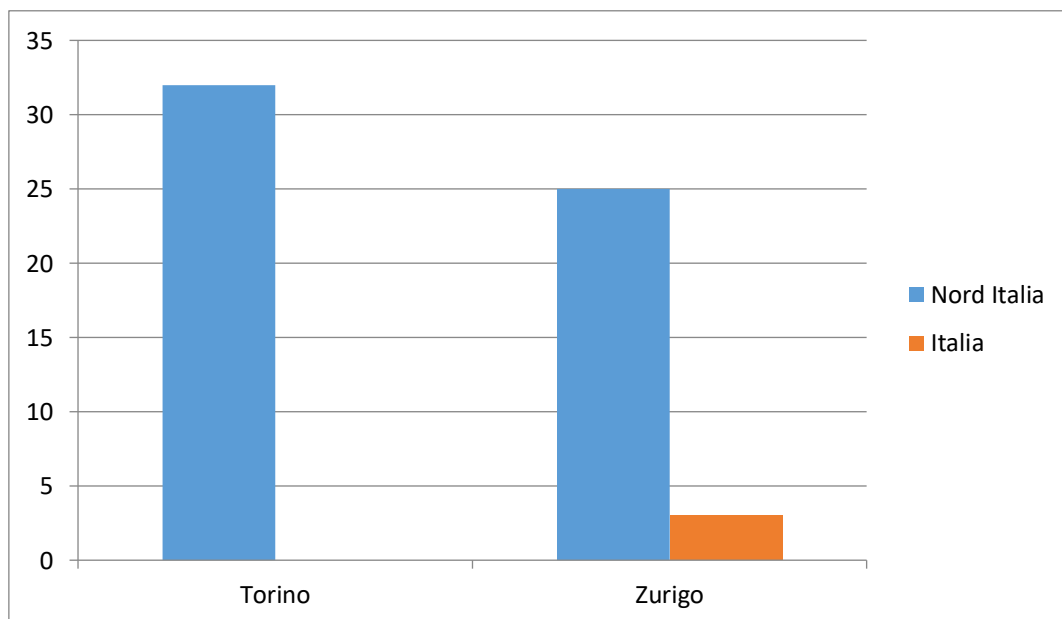


Figura 39

Quale città trovi simile a Torino in Svizzera?

- Numero risposte totali: 60

- Risposte da Torino: 32

- Risposte da Zurigo: 28

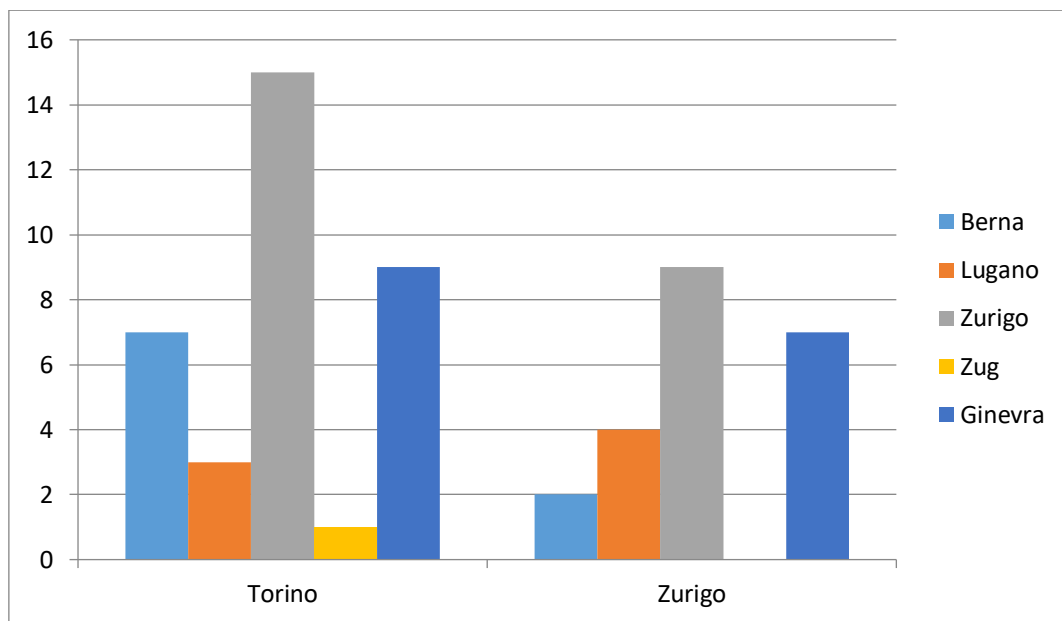


Figura 40

Quale città trovi simile a Torino in Europa?

- Numero risposte totali: 60

- Risposte da Torino: 32

- Risposte da Zurigo: 28

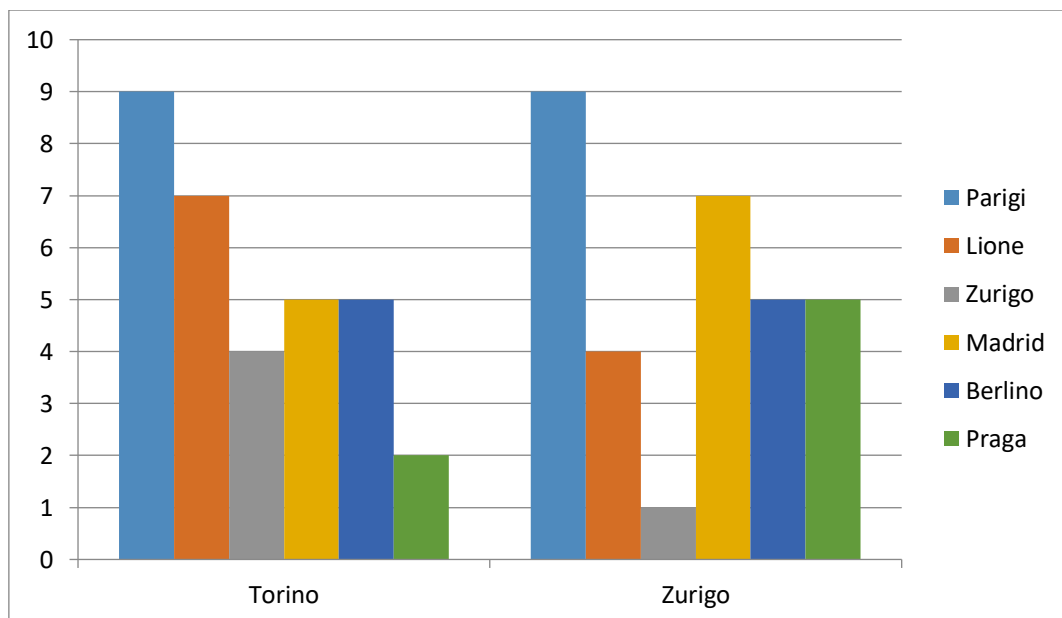


Figura 41

Quale città trovi simile a Torino in Italia?

- Numero risposte totali: 60

- Risposte da Torino: 32

- Risposte da Zurigo: 28

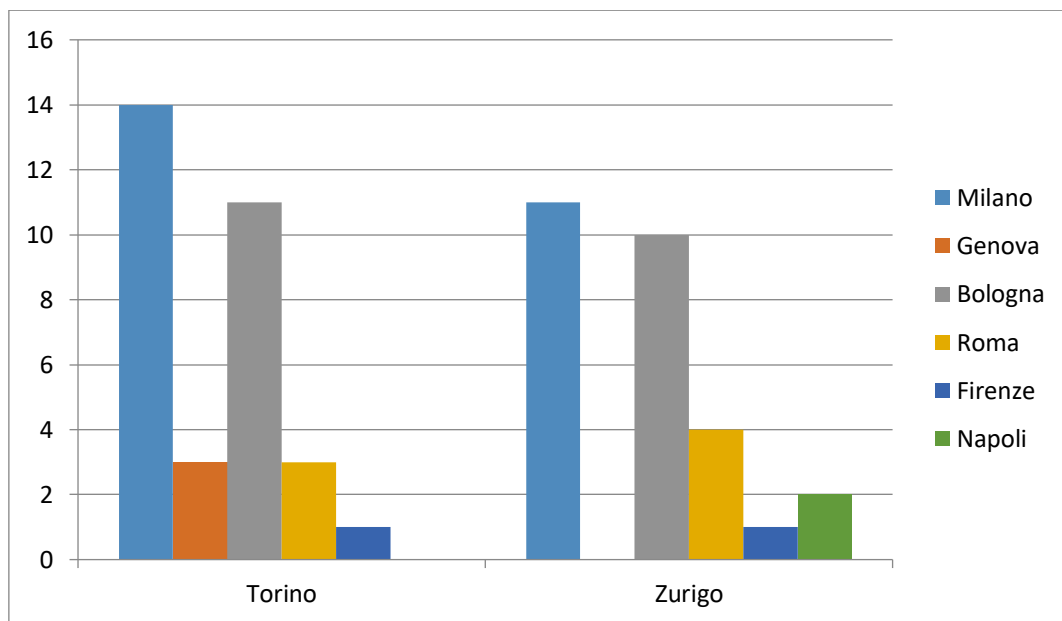


Figura 42

Sai dove si trova Zurigo?

- Numero risposte totali: 60

- Risposte da Torino: 32

- Risposte da Zurigo: 28

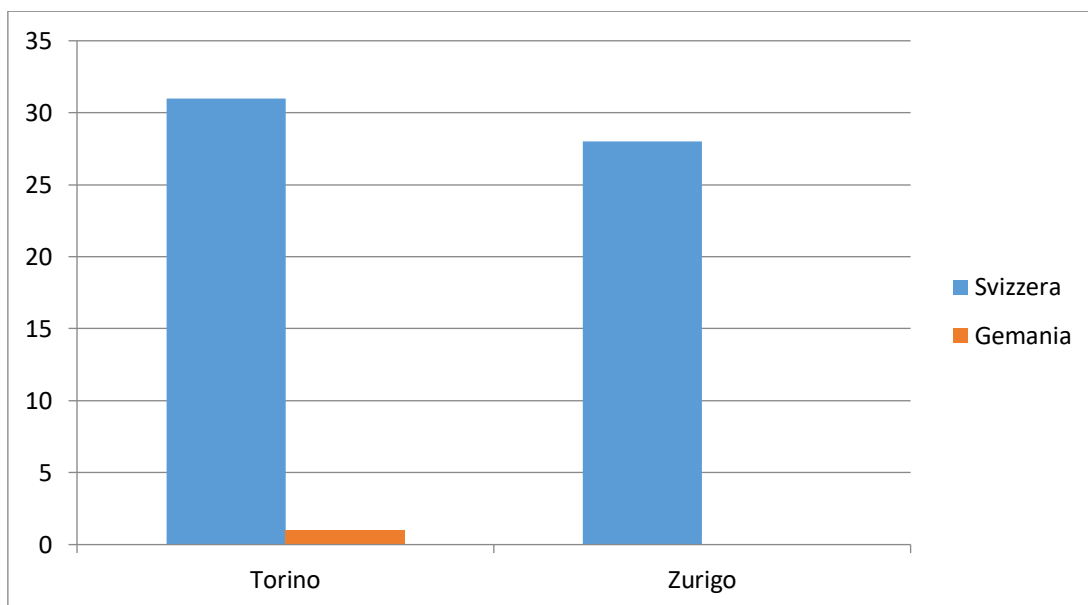


Figura 43

Quale città trovi simile a Zurigo in Italia?

- Numero risposte totali: 60

- Risposte da Torino: 32

- Risposte da Zurigo: 28

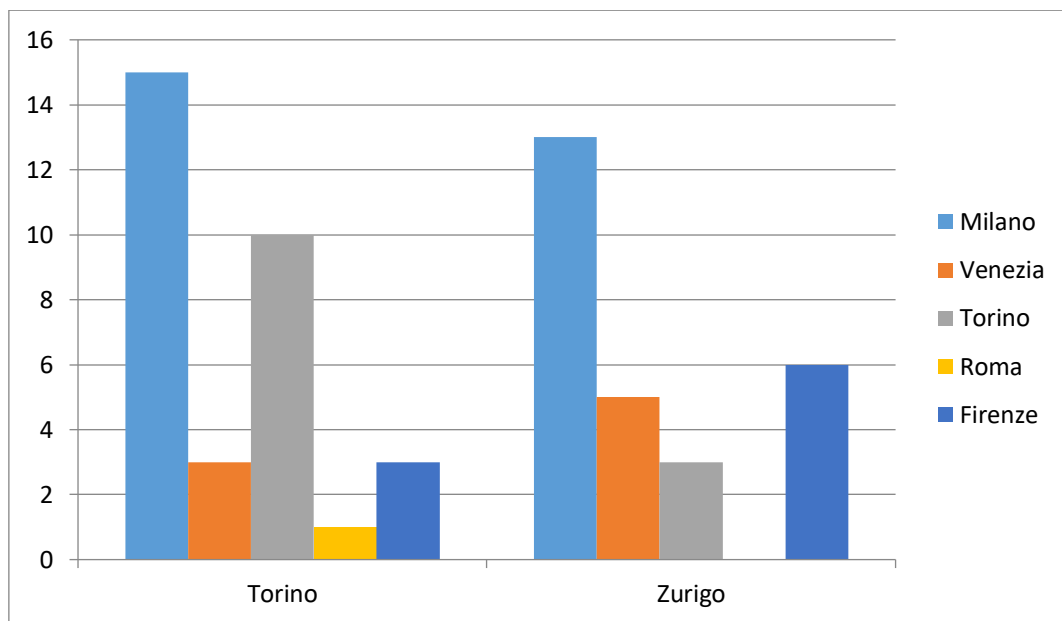


Figura 44

Quale città trovi simile a Zurigo in Europa?

- Numero risposte totali: 60

- Risposte da Torino: 32

- Risposte da Zurigo: 28

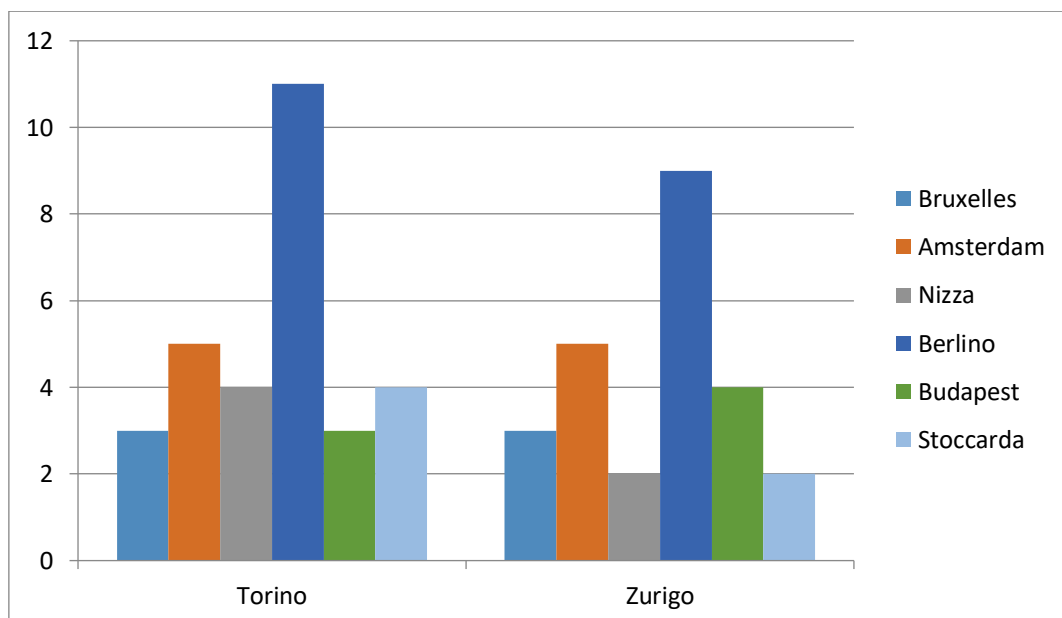


Figura 45

