

Mutazioni del territorio: verso un Ticino sempre più urbano

LUDOVICA MOLO

Architetto, Direttrice i2a – Istituto Internazionale di Architettura, Lugano.

FELIX WETTSTEIN

Architetto, Presidente della Commissione cantonale del paesaggio.

Fotografo: Giuseppe Chietera



La Svizzera è un paese conosciuto nel mondo per la bellezza dei suoi paesaggi. Anche il Ticino, cantone prealpino che si estende tra la regione dei laghi a ridosso della Pianura Padana e il massiccio del San Gottardo, si distingue per il suo territorio imponente. La Svizzera però, e ancor più il Ticino, fatta eccezione per poche realtà urbane consolidate nel corso dei secoli e situate a nord delle Alpi, fatica a identificarsi in un modello urbano. Eppure, da diversi decenni, il nostro paese sta subendo una radicale trasformazione che rende l'intero fondovalle tra Chiasso e Airolo, a sud delle Alpi – e ancor di più tutto l'Altipiano tra San Gallo e Ginevra, a nord delle Alpi – un'unica e indefinita urbanizzazione, una periferia continua che collega tra loro pochi veri centri cittadini. Perché faticiamo tanto a

pensare in termini di città? Come possiamo salvaguardare la bellezza dei nostri paesaggi se non tracciamo una linea netta tra la città e la campagna, se non progettiamo una città che sia tale?

Seguendo un processo continuo e inarrestabile, il Ticino da cantone di campagna si è trasformato in Città-Ticino, un territorio dalla struttura policentrica con un polo centrale di rilevanza nazionale a Lugano e tre poli di rilevanza cantonale a Bellinzona, Locarno e Mendrisio-Chiasso, collegati tra loro da un'urbanizzazione continua e indistinta, altrimenti chiamata periurbanizzazione. La Città-Ticino non ha però le caratteristiche di una vera città: è priva della densità urbana delle città e, nel contempo, erode la campagna banalizzando l'intero



paesaggio del fondovalle. In Ticino, infatti, soltanto il 15% del territorio è facilmente accessibile e quindi sfruttabile, ed è lì, in quella fascia di territorio situata al di sotto dei 500 metri d'altitudine, che si concentrano gran parte delle attività: edificazioni (città e agglomerazione), mobilità (viaria e ferroviaria), agricoltura, fiumi, distribuzione energetica – e anche gran parte dei 340'000 abitanti e dei 180'000 posti di lavoro che animano la Città-Ticino.

Per ragioni rintracciabili nella nostra storia, in Svizzera – e ancor più in Ticino – siamo carenti di una vera cultura urbana: ci manca in sostanza una visione urbana condivisa, un progetto di città. La Svizzera, inoltre, non è un'isola e pertanto non è estranea ai processi in atto nel resto dell'Europa centrale. Ciò che avviene in Ticino non può essere compreso senza rivolgere lo sguardo al processo di metropolizzazione che fa dell'asse Torino–Milano–Venezia un'unica agglomerazione: la megalopoli padana. L'immediata prossimità con una delle aree urbane più importanti d'Europa rende molto diversa la situazione del Ticino rispetto a quelle delle altre zone elvetiche di confine.

In una posizione delicata – tra una pianura metropolizzata e le Alpi – la Città-Ticino deve trovare un nuovo equilibrio, mediando tra crescita urbana e salvaguardia del paesaggio, in apparenza due forze antitetiche. Ma sarà proprio nel definire i confini tra città e campagna, nel pensare una città veramente urbana e una campagna veramente incontaminata che il Ticino potrà (ri)trovare la sua identità.

Per comprenderne le ragioni, possiamo osservare le mutazioni del nostro territorio nei secoli più recenti e azzardare alcune ipotesi. In Ticino, i centri abitati sono passati direttamente dalla struttura medievale tipica del borgo alla crescita urbana diffusa e poco densa del Novecento, senza passare dalla struttura a blocchi ottocentesca, caratteristica di tutte le città europee. Infatti, fino alla metà dell'Ottocento, la popo-

lazione ticinese era distribuita in modo uniforme nelle diverse regioni del Cantone: centri urbani, periferie o zone suburbane e valli. Con l'avvento della ferrovia del San Gottardo sono cambiati gli equilibri ed è iniziata una fase di crescita demografica dei principali centri urbani, che si è protratta fino al secondo dopoguerra. Dagli anni Cinquanta, il processo diventa più acuto, con un ulteriore spopolamento delle valli e l'aumento della popolazione dovuto all'immigrazione, soprattutto italiana. Nel decennio successivo, sono stati creati nuovi posti di lavoro nel secondario e nel terziario che hanno contribuito a far crescere ancora le città che, con l'avvento della motorizzazione di massa, si sono espanse oltre i loro confini, nelle aree suburbane. La popolazione in crescita costante e l'abbondanza di zone edificabili a prezzi abbordabili hanno portato alla dispersione degli insediamenti, la periurbanizzazione, che appare a tutt'oggi inarrestabile. Permane il mito della casa unifamiliare e del trasporto individuale.

Come porre freno a questo fenomeno? Già alla fine degli anni Sessanta, il problema era al centro del dibattito. Allora il Ticino avrebbe potuto dotarsi di uno strumento all'avanguardia in Svizzera – la Legge Urbanistica, approvata nel 1968 e bocciata con il referendum un anno dopo – che forse sarebbe riuscita a regolamentare la crescita e arrestare la speculazione immobiliare, che in seguito ha eroso il nostro territorio. Troppi erano (e sono) gli interessi in gioco, politici ma soprattutto economici. Eppure la Costituzione federale, affermando che «la Confederazione e i Cantoni operano a favore di un rapporto durevolmente equilibrato tra la natura, la sua capacità di rinnovamento e la sua utilizzazione da parte dell'uomo», difende il principio dello sviluppo sostenibile, che consiste in una crescita che soddisfi i bisogni senza compromettere le risorse, a scapito delle generazioni future. In Ticino, riscontriamo però una serie di fenomeni in contraddizione con lo sviluppo sostenibile.

L'edificazione diffusa comporta un accresciuto consumo di suolo, una banalizzazione del paesaggio, l'incremento del pendolarismo, un maggior dispendio energetico, oltre che un peggioramento delle condizioni ambientali. Inoltre, essa genera spesso quartieri anonimi e di scarsa qualità urbanistica, per non parlare dello spazio pubblico, che di norma non è nemmeno materia di progetto.

Il Piano direttore cantonale (PD) – vagliato nel 2009 nell'intento di tutelare il paesaggio e frenare la periurbanizzazione – denuncia fermamente la volontà di compiere un'inversione di tendenza e la nuova Legge sullo sviluppo territoriale (Lst) del 2011 fornisce finalmente gli strumenti necessari per farlo. Un confronto della densità abitativa nei vari cantoni conferma che in Ticino, la zona edificabile è relativamente poco (o mal) sfruttata e in esubero rispetto ad altri cantoni. Esiste quindi un potenziale di sviluppo relativamente elevato per densificare la zona residenziale, senza necessità di allargarne i perimetri, come previsto dal PD.

A causa della conformazione del territorio e della dispersione degli insediamenti, in Ticino il trasporto individuale motorizzato è nettamente prevalente, anche se si constata un aumento dell'utilizzo dei mezzi pubblici, grazie all'incremento dell'offerta e, in particolare, all'avvento del TIL0. L'offerta va potenziata e resa più capillare e va incentivata la mobilità lenta: pedonale e ciclabile. Con AlpTransit, il Ticino si collega all'Europa, mentre il tunnel di base del Ceneri (che fa parte della linea di AlpTransit) mette in rete i poli della Città-Ticino.

Tramite una serie di aggregazioni che hanno avuto luogo nell'ultimo decennio, da piccole unità amministrative risalenti ad epoca rurale sono emersi centri di dimensione maggiore, nei quali la pianificazione è resa più efficace.

Quale città immaginiamo per il Ticino? Una città capace di rivendicare una nuova centralità e distinguersi per la sua intensità, nella quale coesistono usi e utenti diversi concentrati in uno spazio denso di abitazioni per tutti, posti di lavoro, scuole, commerci, attività del tempo libero e servizi. È un luogo in cui gli spazi non costruiti acquistano la dignità di spazi pubblici di varia entità (pensati e progettati), attraverso i quali si muovono flussi di persone e di mezzi di trasporto. È un'area urbana con un inizio e una fine che integra le preesistenze e oltre la quale inizia quel paesaggio che è una specificità così importante del nostro territorio e che, protetto dalla contaminazione, può finalmente ritrovare il suo primato.

È possibile trovare tutto ciò nella Città-Ticino, se è concepita come organismo policentrico, nel quale una rete di trasporti pubblici collega tra loro poli diversificati e centripeti. La grande sfida che ci aspetta è quella di unire le forze intorno ad una visione comune di città, condivisa sia dalle istituzioni, sia dai cittadini. Per realizzarla dovremo adoperarci tutti a più livelli, utilizzando ogni strumento a nostra disposizione, dalla pianificazione alla cultura, per attuare un radicale cambio di mentalità. È ora prioritario superare l'ideale di autarchia della casa unifamiliare nel verde, che porta a inevitabili sprechi, e favorire invece nuovi modi di vivere e lavorare più comunitari e compatti, votati a un risparmio delle risorse e, in definitiva, urbani.

ULTERIORI INFORMAZIONI

Piano direttore cantonale, Progetto Città-Ticino, Dipartimento del territorio, 2010.
La periurbanizzazione nel Canton Ticino 1980–2012, Dipartimento del territorio, 2014.
Osservatorio dello sviluppo territoriale, Lo sviluppo territoriale nel Canton Ticino, Rapporto 2008 – Sintesi, Dipartimento del territorio e Accademia di architettura, 2010.

GIUSEPPE CHIETERA

Nato a Schmerikon (SG) nel 1966. Vive e lavora a Locarno. Nel 1992 segue dei corsi di fotografia al City College di San Francisco. Nel 2001 si diploma alla scuola C.F.P.R. Bauer di Milano.

TRADUCTION

Mutations du territoire: vers un Tessin de plus en plus urbain

La Suisse est un pays connu dans le monde pour la beauté de ses paysages. Le Tessin aussi, canton préalpin qui s'étend entre la région des lacs proche de la Plaine du Pô et le massif du Saint-Gothard, se distingue pour son territoire imposant. La Suisse toutefois, et encore plus le Tessin, à l'exception de quelques réalités urbaines consolidées au fil des siècles et situées au nord des Alpes, peine à s'identifier à un modèle urbain. Pourtant, depuis plusieurs décennies, notre pays subit une transformation radicale qui englobe la totalité du fond de vallée entre Chiasso et Airolo, au sud des Alpes – et encore plus, tout le plateau entre Saint-Gall et Genève, au nord des Alpes – en une seule et indéfinie urbanisation, une périphérie continue qui ne relie entre eux que quelques véritables centres urbains. Pourquoi peinons-nous tant à penser en termes de ville? Comment peut-on préserver la beauté de nos paysages si l'on ne trace pas une ligne nette entre ville et campagne, si l'on ne conçoit pas une ville qui soit une ville?

Suivant un processus linéaire et continu, le Tessin est passé de canton rural à «Città-Ticino» (Ville-Tessin), un territoire doté d'une structure polycentrique avec un pôle central d'importance nationale à Lugano et trois pôles d'importance cantonale à Bellinzona, Locarno, Mendrisio-Chiasso, pôles reliés entre eux par une urbanisation continue et indistincte, autrement dite périurbanisation. La Città-Ticino n'a toutefois pas les caractéristiques d'une véritable ville: elle est démunie de la densité urbaine des villes et, en même temps, entraîne l'érosion de la campagne, banalisant l'ensemble du paysage du fond de vallée. En effet, seul 15% du territoire tessinois est facilement accessible et donc exploitable, et c'est là, dans cette partie de territoire située en dessous de 500 mètres d'altitude, que se concentre la plupart des activités – constructions (ville et agglomération), mobilité (routière et ferroviaire), agriculture, fleuves, distribution énergétique – et même la plupart des 340'000 habitants et des 180'000 emplois qui animent la Città-Ticino.

Pour des raisons identifiables dans notre histoire, en Suisse – et encore plus au Tessin – il nous manque une culture urbaine: il nous manque, pour l'essentiel, une vision urbaine partagée, un projet urbain. En outre, la Suisse n'est pas une île et par conséquent, elle n'est pas étrangère aux processus qui sont en cours dans le reste de l'Europe centrale. Ce qui se passe au Tessin ne peut pas être compris sans tourner le regard vers le processus de métropolisation qui fait de l'axe Turin–Milan–Venise une seule agglomération: la mégalopole du Pô. La proximité immédiate avec l'une des plus importantes aires urbaines d'Europe rend la situation du Tessin très différente par rapport à d'autres zones de frontière helvétiques.

En position délicate – entre une plaine «métropolisée» et les Alpes – la Città-Ticino doit trouver un équilibre nouveau, par des efforts de médiation entre croissance urbaine et préservation du paysage, deux forces apparemment antithétiques. C'est dans la définition des frontières entre ville et campagne, en pensant à une ville véritablement urbaine et à une campagne intacte que le Tessin pourra (re)trouver son identité.

Pour chercher à en comprendre les raisons, nous pouvons observer les mutations de notre territoire au fil des siècles les plus récents et énoncer des hypothèses. Au Tessin, les centres habités sont passés directement d'une structure typique de bourg médiéval au développement urbain étalé et peu dense du XX^e siècle, sans passer par la structure en damier du XIX^e siècle, caractéristique de toutes les villes européennes. En effet, jusqu'à la moitié du XIX^e siècle, la population tessinoise était distribuée uniformément dans les différentes régions du canton: centres urbains, périphéries ou zones suburbaines et vallées. Avec l'arrivée du chemin de fer du Saint-Gothard, les équilibres ont changé et une phase de croissance démographique des principaux centres urbains a vu le jour, qui a perduré jusqu'après la Seconde Guerre mondiale. À partir des années 50, le processus s'est intensifié, avec la poursuite du dépeuplement des vallées et l'augmentation de la population due à l'immigration, surtout italienne. Dans la décennie suivante, les nouveaux emplois créés dans les secteurs secondaire et tertiaire ont contribué à une croissance ultérieure des villes qui, avec l'avènement de la motorisation de masse, se sont étendues au-delà de leurs frontières, dans les aires suburbaines. La population en constante croissance et l'abondance de zones à bâtir à des prix abordables ont causé la dispersion des établissements, la périurbanisation, qui apparaît encore aujourd'hui comme inexorable. Le mythe de la maison et du transport individuels demeure.

Comment freiner ce phénomène? À la fin des années 70 déjà, le problème était au centre du débat. À ce moment-là, le Tessin aurait pu se doter d'un outil à l'avant-garde en Suisse – la Loi cantonale d'urbanisme (Legge Urbanistica), approuvée en 1968 et rejetée par référendum l'année suivante – qui aurait pu peut-être réglementer la croissance et mettre fin à la spéculation immobilière qui a par la suite érodé notre territoire. Les enjeux politiques et surtout économiques étaient (sont) trop importants. Pourtant, en affirmant que «la Confédération et les cantons œuvrent à l'établissement d'un équilibre durable entre la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, et son utilisation par l'être humain», la Constitution fédérale défend le principe du développement durable, qui consiste en une croissance qui puisse satisfaire les besoins sans compromettre les ressources nécessaires aux générations futures. Au Tessin, on observe toutefois une série de phénomènes qui sont en contradiction avec ce principe. L'étalement urbain entraîne une consommation accrue du sol, une banalisation du paysage, une augmentation des

mouvements pendulaires, une dépense énergétique majeure, en plus d'une dégradation des conditions environnementales. En outre, cela génère souvent des quartiers anonymes et de faible qualité urbanistique, sans parler de l'espace public qui n'est habituellement même pas traité.

Le Plan directeur cantonal (PD) – examiné en 2009 en vue de protéger le paysage et freiner la périurbanisation – annonce fermement la volonté d'inverser la tendance. La nouvelle Loi sur le développement territorial (Lst) de 2011 fournit enfin les outils nécessaires pour ce faire. Une comparaison de la densité de population entre différents cantons confirme qu'au Tessin, les zones à bâtir sont relativement peu (ou mal) exploitées et excédentaires. Il existe donc un potentiel de développement relativement élevé pour densifier la zone résidentielle, sans la nécessité d'en élargir les périmètres, comme le prévoit le PD.

En raison de la configuration du territoire et de l'étalement urbain, le transport individuel motorisé reste nettement prévalent au Tessin, même si l'on constate une augmentation de l'utilisation des transports publics, grâce à l'augmentation de l'offre et, notamment, de la mise en service du chemin de fer régional TILO. L'offre et la couverture du territoire en transports publics doivent être renforcées et la mobilité douce doit être encouragée. Avec AlpTransit, le Tessin est relié à l'Europe, tandis que le tunnel de base du Monte Ceneri (qui fait partie de la ligne d'AlpTransit) met en réseau les pôles de la Città-Ticino.

Enfin, grâce à une série de fusions communales qui ont eu lieu dans la dernière décennie, de petites unités administratives datant d'une époque rurale sont devenues des centres de dimension majeure, dans lesquels la planification est rendue plus efficace.

Quelle ville imagine-t-on pour le Tessin? Une ville capable de revendiquer une nouvelle centralité et de se distinguer par son intensité, dans laquelle coexistent différents usages et usagers, concentrés dans un espace densément fourni d'établissements pour tous, d'emplois, d'écoles, de commerces, d'activités pour le temps libre et de services. C'est un lieu où les espaces non bâtis acquièrent la dignité d'espaces publics de différente nature (pensés et projetés), dans lesquels des flux de personnes et de véhicules circulent. Il s'agit d'une aire urbaine avec un début et une fin, qui intègre ce qui préexiste et au-delà de laquelle commence ce paysage qui est une spécificité tellement importante de notre territoire et qui, protégé du mitage, peut enfin retrouver sa primauté.

Il est possible de trouver tout cela dans la Città-Ticino, si elle est conçue comme un système polycentrique, dans lequel un réseau de transports publics relie entre eux des pôles diversifiés et centripètes. Le grand défi qui nous attend est celui d'unir les forces autour d'une vision commune de ville, partagée par les institutions ainsi que par les citoyens. Pour ce faire, on doit tous s'engager à plusieurs niveaux, en utilisant tout type d'instrument à notre disposition, de l'aménagement du territoire à la culture, afin de mettre en œuvre un changement de mentalité radical. Il est maintenant prioritaire de dépasser l'idéal d'autarcie de la maison individuelle dans la nature, qui amène à des gaspillages inévitables, et de favoriser plutôt de nouveaux modes de vie et de travail, plus communautaires et compacts, visant à l'économie des ressources et, au final, urbains.

