

Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage
Herausgeber: Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen
Band: 30 (1991)
Heft: 3: Ticino : fare paesaggio = Tessin : Landschaft "machen" = Tessin : faire paysage

Artikel: Per un'apologia del verde urbano = Mehr Grün in den Städten = Davantage d'espaces verts dans les villes
Autor: Antonini, Benedetto
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-136823>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Per un'apologia del verde urbano

arch. Benedetto Antonini, caposezione pianificazione urbanistica, Dipartimento Ambiente, Bellinzona

È urgente che le autorità che hanno compiti pianificatori ed i «professionisti del verde» facciano risorgere una cultura del verde urbano e il piacere per il giardino.

Città è antitesi di verde?

Le aberrazioni urbanistiche dell'epoca moderna, risultato del vano tentativo di adeguare la città all'automobile, sono, a mio avviso, all'origine dell'idea diffusa, al punto da diventare un luogo comune, secondo cui la città sarebbe una «giungla di cemento e d'asfalto». Ci si potrebbe chiedere se non esista addirittura un'antitesi di fondo tra mondo vegetale e città. Eppure gli esempi di città ampiamente, intelligentemente, alberate non sono rari. Vale perciò la pena di riflettere sulle origini del pensiero comune che assimila la mancanza di «verde» con la scarsa qualità di vita delle città.

Una prima causa potrebbe risiedere nel fatto che nel profondo dell'animo umano, quando si pensa alla città, si pensa alla città medioevale, cinta di mura e in manifesta antitesi formale con la campagna verdeggiante.

Se è vero che lo spazio pubblico nella città medioevale è uno spazio in larga misura definito da elementi minerali – muri e selciati – in cui l'albero è una presenza episodica anche se sovente carica di simbologia, è altrettanto vero che lo spazio privato è un lussureggiante orto o giardino. Ma proprio perchè privato, questo spazio di verdura è luogo discreto, inaccessibile agli occhi di chi non vi ha diritto perchè protetto da alti muri che permettono, al massimo, di indovinarne la presenza grazie allo sporgere di qualche chioma maestosa. Non credo però che all'origine della connotazione negativa della città possa esservi la sua visione più arcaica.

E nemmeno vi possono essere la razionale città rinascimentale o la ridente città barocca, le quali, ciascuna con le proprie caratteristiche hanno fatto assurgere quale tema compositivo lo spazio pubblico riccamente alberato, sia esso viale, piazza o parco. E nemmeno, per finire, può essere tradotta sul banco degli imputati la città moderna, che perlomeno nella sua espressione teorica, ispirata a principi socio-igienisti, ha fatto del verde in città un principio compositivo.

Allora ritengo che le cause vadano ricer-

Mehr Grün in den Städten

Benedetto Antonini, Architekt, Chef des Raumplanungsamtes des kantonalen Umweltsdepartementes, Bellinzona

Die Behörden mit stadtplanerischen Aufgaben und die «Berufsleute des Grünen» sollten dringend eine Kultur des städtischen Grüns und die Freude für Gärten wieder aufleben lassen.

Ist «Stadt» ein Gegensatz zu «grün»?

Die Irrwege der Stadtplanung in der modernen Zeit – Resultat des vergeblichen Versuchs, die Stadt dem Automobilverkehr anzupassen – bilden meiner Meinung nach die Grundlage zur weitverbreiteten, schon beinahe zum Gemeinplatz gewordenen Idee, wonach die Stadt ein «Zement- und Asphalttschungel» sei. Man könnte sich fragen, ob Pflanzenwelt und Stadt nicht tatsächlich unüberbrückbare Gegensätze seien. Und doch sind reichlich und intelligent begrünte Städte nicht selten. Es lohnt sich also, über die Herkunft der üblichen Vorstellung nachzudenken, die das Fehlen von «Grün» mit der niedrigen Lebensqualität der Stadt gleichsetzt.

Eine erste Ursache könnte die Tatsache sein, dass im tiefsten Grund der menschlichen Seele der Gedanke an «Stadt» mit der Vorstellung mittelalterlicher Städte verbunden ist, die, von Mauern umgeben, einen förmlichen Gegensatz zum grünen Land darstellen.

Es mag sein, dass der öffentliche Raum mittelalterlicher Städte in hohem Masse ein von mineralischen Elementen – Mauern und Pflaster – geprägter Raum ist, in welchem der Baum eine wenn auch oft symbolbeladene, so doch beiläufige Erscheinung ist. Der private Bereich jedoch ist ein üppiger Gemüse- oder Ziergarten. Aber gerade weil sie privat sind, bleiben diese Grünanlagen unzugänglich, vom Blick Unbefugter durch hohe Mauern abgeschirmt, so dass höchstens einige darüber hinausragende majestätische Kronen das Vorhandensein eines Gartens ahnen lassen. Ich glaube allerdings nicht, dass das archaische Bild von Stadt zu deren negativen Konnotation führt.

Ebensowenig führen die durchdachte Renaissance-Stadt oder die einladende barocke Stadt zu einem solchen Bild, die beide, jede auf ihre Art, den begrünten öffentlichen Raum – sei es nun Strasse, Platz oder Park – zum kompositorischen Thema erhoben haben. Und schliesslich kann nicht einmal die moderne Stadt auf die Anklagebank gesetzt werden, die zu-

Davantage d'espaces verts dans les villes

Benedetto Antonini, architecte, chef de la section Urbanisme du Département de l'environnement, Bellinzona

Il est urgent que les autorités chargées de missions d'urbanisme et les «professionnels des espaces verts» raniment la culture des espaces verts urbains et ressuscitent le plaisir des jardins.

La ville est-elle le contraire des «espaces verts»?

Les errements de l'urbanisme à l'époque moderne, fruits de la tentative vaine d'adapter la ville à la circulation automobile, sont, selon moi, à l'origine de l'idée très répandue, devenue quasiment un lieu commun, selon laquelle la ville est une «jungle d'asphalte et de ciment». On pourrait se demander si le monde végétal et la ville ne représentent pas effectivement des pôles inconciliables. Cependant, il n'est pas rare de trouver des villes dotées d'espaces verts nombreux et intelligemment disposés. Il vaut donc la peine de réfléchir à l'origine de l'idée usuelle qui assimile l'absence de «vert» à une médiocre qualité de la vie en ville.

Une première cause pourrait être le fait qu'au tréfonds de l'âme humaine, l'idée de «ville» est associée à la conception des villes médiévales qui, entourées de murailles, constituaient un contraste formel avec la campagne verdoyante.

Il se peut que l'espace public des villes médiévales soit un espace largement marqué par des éléments minéraux, murs et plâtre, où l'arbre constitue une apparition accessoire, bien que souvent chargée de symboles. La zone privée comprend cependant un vaste jardin potager ou d'agrément. Mais précisément parce qu'ils sont privés, ces espaces verts sont inaccessibles, protégés par de hauts murs des regards indiscrets, de sorte que tout au plus les cimes majestueuses des arbres permettent de deviner la présence d'un jardin. Je ne crois toutefois pas que ce soit à cette image archaïque de la ville que l'on doive ses actuelles connotations négatives.

Cette image ne provient pas non plus de la ville de la Renaissance, conçue sur des plans mûrement réfléchis, ni de l'accueillante ville baroque, qui, toutes deux, chacune à sa façon, ont brodé des variations sur le thème de l'espace vert public, rue, place ou parc. Enfin, même la ville moderne ne peut pas être mise au banc des accusés, puisqu'elle a fait des espaces verts urbains un principe de composition, du

cate dapprima nei quartieri industriali dell'ottocento sorti senza regole, se non quelle del massimo profitto, per ammassare famiglie di operai con, quale unico precario diritto, quello di sgobbare dalle stelle alle stelle. In tali condizioni non vi era spazio da sprecare per gli alberi; al massimo qualche davanzale per un polveroso vaso di fiori. Ma anche il quartiere operaio non costituiva la regola e nemmeno tutta la città.

Più tardi grazie alla presa di coscienza sindacale, ed anche del datore di lavoro, è migliorato il modello del quartiere operaio fino a produrre verso la fine dell'ottocento e prima del secondo conflitto mondiale pregevoli modelli urbanistici, quartieri funzionalmente ben organizzati che, se d'un canto esprimono ai nostri occhi tutto il paternalismo del padronato chiaroveggente, d'altro canto sono pure testimonianze di una qualità di vita ancor oggi apprezzata. Il paradigma è chiaro: da una parte la fabbrica che pare una cattedrale, dall'altra il quartiere residenziale, con case e orti privati, ma anche viali e spazi comunitari alberati che fronteggiano i servizi come la scuola o l'infermeria. A lato, in posizione privilegiata, la residenza del padrone circondata d'ampio parco con alberi maestosi di specie sovente esotiche. Nella sua accezione formale va dunque assolta anche la città industriale.

mindest in ihrer theoretischen, an sozialhygienischen Prinzipien orientierten Form das Grün in der Stadt zu einem Kompositionsprinzip erhoben hat.

Deshalb glaube ich, dass die Gründe zunächst in den konzeptlosen Industriequartieren des 19. Jahrhunderts zu suchen sind, die einzig nach dem Kriterium des maximalen Gewinns gebaut worden sind, um eine Ansammlung von Arbeiterfamilien zu ermöglichen, deren einziges zweifelhaftes Recht es war, sich von früh bis spät abzurackern. Unter solchen Bedingungen war kein Platz für Bäume, allenfalls hie und da für ein Fensterbrett mit einem verstaubten Blumentopf. Aber nicht die ganze Stadt bestand aus Arbeiterquartieren, diese bildeten sogar die Ausnahme.

Dank dem Bewusstwerdungsprozess der Gewerkschaften und auch der Arbeitgeber verbesserte sich später das Modell der Arbeiterquartiere, und gegen Ende des letzten Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg entstanden wertvolle Stadttypen und funktionell gut organisierte Quartiere, die einerseits in unseren Augen zwar die ganze väterliche Fürsorge eines einsichtigen Unternehmertums aufzeigen, andererseits aber doch Zeugen einer Lebensqualität sind, die noch heute geschätzt wird.

Das Muster ist klar: Der kathedralenähnli-

moins dans sa forme axée sur des règles théoriques d'hygiène sociale.

C'est pourquoi je pense que l'origine remonte essentiellement aux quartiers industriels du XIX^e siècle, construits sans conception d'ensemble, selon le seul critère de la maximalisation des bénéfices, pour permettre une accumulation de familles d'ouvriers dont le seul droit peu enviable était de se tuer à la tâche du matin au soir. Dans de telles circonstances, il n'y avait pas de place pour des arbres, tout au plus ici et là pour un rebord de fenêtre orné d'un pot de fleurs couvert de poussière. Mais la ville ne se composait pas exclusivement de quartiers ouvriers; ceux-ci en constituaient même l'exception.

Grâce au processus de prise de conscience des syndicats et même des employeurs, le modèle des quartiers ouvriers s'est plus tard amélioré. Vers la fin du siècle passé et jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale sont apparus des types de villes de qualité et des quartiers fonctionnellement bien organisés qui, bien que représentant à nos yeux toute la prévoyance paternaliste de l'entreprise, témoignent néanmoins d'une qualité de la vie qui est encore estimée aujourd'hui.

Le schéma est clair: aux fabriques construites comme des cathédrales répondent les zones d'habitation avec leurs maisons



I cipressi della Chiesa dei S. Pietro e Paolo a Brissago, piantati nel 1574 e tutt'ora esistenti.

Foto: Garbani, Locarno

Die Zypressen der Peter-und-Paul-Kirche in Brissago: Sie wurden im Jahre 1574 gepflanzt und stehen noch heute.

Les cyprès de l'église Saint-Pierre et Paul à Brissago: ils ont été plantés en 1574 et sont encore là aujourd'hui.

Il verde urbano, il grande sacrificio del dopoguerra

Resta quindi quale unico imputato la città moderna, quella del secondo periodo post-bellico.

Anche se non si può emettere un giudizio generalmente negativo, certamente bisogna ricercare le cause della cattiva fama della città, quanto alla sua fobia nei confronti del mondo vegetale nella sua storia recente. Il primo atto è stato consumato a causa dei bisogni incalzanti della ricostruzione post-bellica che hanno richiesto un'attività edilizia frenetica improntata avantutto a criteri quantitativi.

La necessità di dare rapidamente alloggio ad una popolazione numerosa rimasta senza tetto o che convergeva in città dalle campagne in cerca di lavoro, ha comportato sovente sacrifici di spazi verdi e poca predisposizione a sostituirli.

Appena più tardi il fenomeno dell'inurbamento ha prodotto quello della speculazione edilizia, certamente poco propensa ad investire in valori non immediatamente traducibili in moneta, ossia in lavori di sistemazione degli spazi liberi per renderli vivibili ed accoglienti. Nel contempo nasceva pure la motorizzazione privata quale fenomeno di massa di proporzioni travolgenti.

La necessità di adeguare la città ai bisogni sempre crescenti della mobilità individuale si è fatta tema politico prioritario per cui l'alberatura dei viali fece spazio a nuove corsie di scorrimento, l'erba delle piazze a posteggi, dapprima in superficie e poi sotterranei. Sul versante degli spazi privati, siepi e giardini fecero posto a parcheggi e «garages».

Tutto questo è avvenuto a danno delle conquiste urbanistiche dei modelli di città antecedenti che, invece, avevano fatto della presenza del verde in città, segnatamente di quello di pubblica fruizione, un importante motivo di orgoglio collettivo.

In Ticino il processo di adattamento della città all'automobile ebbe poi come corollario supplementare quello di accaparrare la fetta maggiore dell'impegno politico, in termini di tempo e di denaro, così che ben pochi sono stati gli esempi di misure sostitutive o di riequilibrio, benché taluni pia-

chen Fabrik stehen die Wohngebiete mit ihren Häusern und Vorgärten gegenüber. Daneben gibt es Alleen und öffentliche Zonen, die begrünt sind, wie zum Beispiel die Vorplätze von Schulen oder Spitälern. Und dann, etwas abseits, in bevorzugter Lage, die Residenz des Unternehmers, umgeben von einem grossen Park mit majestätischen Bäumen, oft sogar exotischer Herkunft. In ihrer formalen Ausprägung muss also auch die Industriestadt freigesprochen werden.

Das Grün der Städte: ein Opfer der Nachkriegszeit

Als einzige Angeklagte bleibt also die moderne Stadt der Nachkriegszeit übrig.

Auch wenn kein ausschliesslich schlechtes Urteil gefällt werden kann, müssen doch die Gründe für den in bezug auf die Pflanzenwelt schlechten Ruf der Stadt in ihrer jüngeren Geschichte gesucht werden. Die erste Tat wurde gleich nach dem Krieg begangen, als die Bedürfnisse des Wiederaufbaus eine fieberhafte Bautätigkeit zur Folge hatten, die hauptsächlich von quantitativen Kriterien geprägt war. Ein grosser Teil der Bevölkerung war obdachlos, und zudem strebten viele auf Suche nach Arbeit vom Land in die Stadt. All diesen musste unverzüglich eine Wohnmöglichkeit geschaffen werden, so dass Grünzonen oft geopfert und nur selten wieder ersetzt wurden.

Etwas später führte das Phänomen der Verstädterung zur Bauspekulation, die ein Investieren in Werte, die sich nicht direkt in Geld umsetzen lassen, sicher nicht förderte und Arbeiten zur Gestaltung von lebenswerten und einladenden Freiräumen vernachlässigte.

Gleichzeitig entwickelte sich der Privatverkehr zu einem Massenphänomen enormen Ausmasses. Die Notwendigkeit, die Stadt den wachsenden Bedürfnissen nach individueller Mobilität anzupassen, wurde politisches Thema Nummer eins. Die Baumreihen der Alleen wurden zu neuen Fahrspuren, und die Rasenflächen mussten den Parkplätzen weichen, zuerst den überirdischen, dann den unterirdischen. Auch im privaten Bereich machten Hecken und Gärten den Autoabstellplätzen und Garagen Platz.

et leurs jardinets. A côté, on trouve des allées et des zones publiques plantées de végétation, comme par exemple les esplanades des écoles ou des hôpitaux. Et ensuite, un peu à l'écart, dans un emplacement privilégié, la résidence de l'entrepreneur, entourée d'un grand parc aux arbres majestueux, souvent même d'origine exotique. Dans son orientation formelle, la ville industrielle doit donc être reconnue non coupable.

Les espaces verts en ville: sacrifiés par l'après-guerre

Le seul accusé qui reste est donc la ville moderne de l'après-guerre.

Même si l'on ne peut prononcer aucun jugement sans circonstances atténuantes, il faut bien rechercher dans l'histoire récente de la ville les raisons de sa mauvaise réputation par rapport au monde végétal. Le premier crime a été commis tout de suite après la guerre, lorsque les besoins de la reconstruction ont entraîné une activité de construction fébrile principalement marquée par des critères quantitatifs.

Une grande partie de la population était sans abri; en outre, de nombreux individus aspiraient à quitter la campagne pour aller chercher du travail en ville. A tous, il fallait offrir sans délai une possibilité d'hébergement, si bien que l'on y a souvent sacrifié les espaces verts, pour ne les remplacer ensuite qu'en de rares occasions.

Un peu plus tard, le phénomène de la concentration urbaine a entraîné la spéculation immobilière, qui n'a certes pas encouragé à investir dans des valeurs impossibles à transformer directement en espèces sonnantes et trébuchantes, et qui a dissuadé de travailler à l'aménagement d'espaces libres accueillants et agréables à vivre.

Dans le même temps, la circulation individuelle devenait un phénomène de masse d'une ampleur énorme. La nécessité d'adapter la ville aux besoins croissants de mobilité individuelle est devenue le sujet politique numéro un. Les rangées d'arbres des allées ont été transformées en voies de circulation et les surfaces engagées ont dû céder la place aux par-



Rinverdimento rete stradale a Bellinzona, 1982. Progetto P. Bürgi.

Begrünung des Strassennetzes in Bellinzona, 1982. Projekt P. Bürgi.

Aménagement d'espaces verts le long des routes de Bellinzona, 1982. Projet P. Bürgi.

ni regolatori li prevedessero. Accanto a qualche magra alberatura piantata lungo marciapiedi troppo stretti, non si può annoverare nel dopoguerra nessuna creazione di parco o giardino pubblico degno di questo nome.

Al massimo, in tempi a noi vicini, si può salutare l'acquisizione pubblica di qualche giardino privato. Qualcuno, a ragione, potrebbe obiettare che il discorso si attaglia agli spazi che costituivano le città nella loro accezione tradizionale, ma che invece, a partire dagli anni sessanta, nei nuovi quartieri e nei comuni che si sono sviluppati e sono venuti a costituire l'agglomerato, il verde urbano è notevolmente aumentato. Questo però è vero soltanto in termini quantitativi e limitatamente agli spazi privati, quale conseguenza della predominanza del modello edilizio della casa monofamiliare circondata da giardino, il quale d'altronde, a causa dell'incalzante crescita del costo del terreno, diventa sempre più piccolo ed asfittico.

Nell'insieme, questa somma di spazi verdi esprime più la voglia di non comunicare con il vicino che una vera cultura del giardino. Non sono rari i casi in cui il cosiddetto giardino corrisponde alla sistemazione della superficie residua dopo aver fatto spazio a numerose automobili ed ad una miserevole piscina; la scelta delle specie arboree è dettata più dal caso o dall'imitazione di immagini da rotocalco per

Dies alles geschah zulasten der Errungenschaften früherer Stadtmodelle, die die Begrünung der Stadt, vor allem im öffentlich genutzten Bereich, zu einem Motiv des kollektiven Stolzes gemacht hatten.

Im Tessin wurde dem Prozess der Anpassung der Stadt an den Privatverkehr ein Grossteil der politischen Energien gewidmet – sei es nun in Form von Zeit oder in Form von Geld –, und nur selten wurden Massnahmen ergriffen, verschwundenes Grün zu ersetzen und das Gleichgewicht wiederherzustellen, obschon einige Nutzungspläne dies eigentlich vorsahen. Abgesehen von vereinzelt Bäumen, die entlang schmalen Trottoirs gepflanzt worden sind, ist in der Nachkriegszeit kein einziger neuer Park geschaffen worden, der diesen Namen verdienen würde.

Einzig in jüngster Zeit wurden ein paar private Gärten von der öffentlichen Hand aufgekauft. Man könnte zu Recht anführen, dass diese Argumentation nur auf die Gebiete zutrifft, die nach traditioneller Auffassung zur Stadt gehören, dass aber seit den sechziger Jahren in den neuen Quartieren und den Agglomerationsgemeinden der Anteil an Grün beträchtlich gestiegen ist. Das stimmt allerdings nur in quantitativer Hinsicht, bleibt auf den Privatraum beschränkt und ist eine Folge davon, dass unter den verschiedenen Gebäudetypen das Einfamilienhaus mit Garten bevorzugt wird, wobei die Gärten in-

kings, tout d'abord en surface, puis sous-terrains. Dans le domaine privé aussi, les haies et les jardins sont devenus des emplacements de stationnement et des garages.

Tous ces événements sont survenus au détriment des acquis des modèles urbains précédents, qui avaient fait des espaces verts de la ville, surtout dans les zones publiques, un motif de fierté collective.

Au Tessin, une grande partie des énergies politiques, en temps comme en argent, a été consacrée au processus d'adaptation de la ville à la circulation privée, et rares ont été les mesures prises pour remplacer les espaces verts disparus et rétablir l'équilibre, même si certains plans d'affectation le prévoyaient cependant. A l'exception d'arbres isolés, plantés le long de trottoirs étroits, pas un seul nouveau parc digne de ce nom n'a été créé après la guerre.

Ce n'est que tout récemment que quelques jardins privés ont été rachetés par le secteur public. On pourrait à juste titre signaler que cette argumentation ne vaut que pour les régions qui relèvent de la ville au sens traditionnel, mais que depuis les années 60, la part d'espaces verts a considérablement augmenté dans les nouveaux quartiers et dans les communes des agglomérations. Cela n'est toutefois vrai que sur le plan quantitatif, reste limité



L'albero quale presenza episodica. Foto: E. Riva, Origlio

Ein Baum als Zeuge früherer Zeiten.

L'arbre en tant que témoin du passé.



Verde urbano a Locarno, ca. 1930.

Foto: Garbani, Locarno

Städtisches Grün in Locarno um 1930.

Vert urbain à Locarno vers 1930.

neo-ricchi che non dalla conoscenza della botanica e dall'amore per la natura.

La speranza nel futuro

Di fronte ad un bilancio a tinte tanto fosche v'è ancora motivo di speranza?

Personalmente sono convinto di sì, purchè si arresti il degrado di quanto è rimasto della città pre-automobilistica e si dia inizio ad un cambiamento culturale che faccia riassurgere a valori sociali e politici il bisogno di verde pubblico e privato.

In questo senso si può già constatare un rovesciamento di tendenza per quanto concerne i diritti dell'automobile in città. Nonostante resistenze conservatrici ancora molto forti, credo si possa affermare che i comuni ticinesi che costituiscono gli agglomerati urbani, sono pronti a fare un passo decisivo per modificare la loro politica in materia di trasporti.

Sarà perciò necessario, una volta attribuito ai mezzi pubblici di trasporto lo spazio che loro spetta, riconquistare per il cittadino-pedone lo spazio liberato dai mezzi privati. Riconquista che però dovrà avvenire sulla base di un piano coerente degli spazi pubblici che, anche se realizzato a tappe, permetta di tendere alla costituzione di un coerente risultato complessivo.

D'altro canto, dovendo sacrificare ulteriori spazi verdi privati a beneficio di una razionale politica di densificazione del tessuto costruito, bisognerà badare a compensarli con la costruzione di importanti spazi di ricreazione collettivi o pubblici e rilanciare così la volontà di investire per costruire parchi e giardini.

È questa un'importante sfida lanciata alle autorità che hanno compiti pianificatori. Dalla loro volontà e chiarezza dipende infatti la gestione in termini maggiormente votati alla ricerca della qualità abitativa nell'elaborazione dei piani regolatori di seconda generazione. È però anche una sfida lanciata a tutti i professionisti del verde affinché facciano prova di rinnovata professionalità e di impegno per far risorgere la cultura del verde e il piacere per il giardino.

folge der emporschnellenden Grundstückpreise immer kleiner und enger werden.

Im grossen und ganzen drücken diese Grünzonen eher den Wunsch aus, nicht mit dem Nachbarn kommunizieren zu müssen, als dass sie eine echte Gartenkultur darstellen würden.

Oft ist der sogenannte Garten nicht viel mehr als die Begrünung der übriggebliebenen Freiflächen zwischen den Abstellplätzen zahlreicher Autos und einem kläglichen Schwimmbecken; die Wahl der Baumarten hängt eher vom Zufall ab oder ist von den Abbildungen in Zeitschriften für Neureiche beeinflusst, als dass sie aufgrund botanischer Kenntnisse oder aus Liebe zur Natur getroffen würde.

Hoffnung für die Zukunft

Gibt es angesichts dieser schlechten Bilanz noch Grund zur Hoffnung?

Ich persönlich bin überzeugt davon, unter der Voraussetzung, dass die Verwüstung dessen, was noch aus der Zeit vor dem Automobil stammt, ein Ende findet und dass ein kulturelles Umdenken stattfindet, welches das Bedürfnis nach öffentlichem und privatem Grün wieder zu einem sozialen und politischen Wert erhebt.

In diesem Sinne ist schon ein Trendwechsel spürbar, zumindest was die Rechte der Autofahrer in der Stadt betrifft. Trotz erheblichen konservativen Widerständen scheinen die Agglomerationsgemeinden der Tessiner Städte bereit zu sein, einen entscheidenden Schritt in Richtung Änderung der Verkehrspolitik zu machen.

Wenn die Stadt vom Privatverkehr befreit sein wird und die öffentlichen Verkehrsmittel den nötigen Raum zur Verfügung haben, wird die Wiedereroberung des Raumes für den Fussgänger nötig sein. Diese Wiedereroberung müsste jedoch nach einem zusammenhängenden Plan für die öffentlichen Zonen erfolgen, der es auch bei etappenweiser Ausführung erlaubt, ein kohärentes Gesamtergebnis ins Auge zu fassen.

Wenn andererseits zugunsten einer vernünftigen Politik der Verdichtung der überbauten Flächen weitere private Grünzonen geopfert werden müssen, sollte darauf geachtet werden, sie durch bedeutende kollektive oder öffentliche Erholungsräume zu ersetzen und so den Willen, in Park- und Grünanlagen zu investieren, neu zu lancieren.

Dies ist eine grosse Herausforderung für alle Behörden, die raumplanerische Aufgaben haben. Von ihrem Willen und von ihrer Weitsicht hängt es ab, ob bei der Erarbeitung der zweiten Generation von Nutzungsplänen die Wohnqualität stärker berücksichtigt wird. Es ist aber auch eine Aufforderung an alle «Berufsleute des Grünen», eine neue Professionalität zu zeigen und sich vermehrt einzusetzen, um die Kultur des Grünen und die Freude am Garten neu zu beleben.

à la zone privée, et découle du fait que parmi les divers types de bâtiments, la préférence va aux villas individuelles avec jardins; mais il faut dire que ces jardins deviennent de plus en plus petits et étroits en raison de la hausse vertigineuse des prix des terrains.

Dans l'ensemble, ces zones vertes révèlent le désir de n'être pas obligé de communiquer avec son voisin, plutôt que celui de constituer une véritable culture de jardins.

Souvent, le prétendu jardin n'est rien de plus que la plantation en verdure des surfaces laissées libres entre les places de stationnement des nombreuses voitures et un misérable bassin faisant office de piscine; le choix des essences d'arbres dépend du hasard, ou bien est influencé par les illustrations des revues pour nouveaux riches, et ne relève pas de connaissances botaniques ni de l'amour pour la nature.

Espoir pour l'avenir

Face à ce bilan peu réjouissant, y a-t-il encore des raisons d'espérer?

Personnellement, je suis convaincu qu'à condition que s'arrête la dévastation de ce qui subsiste encore de l'époque antérieure à l'automobile et que l'on assiste à une révision des critères culturels, le besoin d'espaces verts publics et privés redeviendra une valeur sociale et politique.

On observe déjà un revirement de tendance allant dans cette direction, du moins pour ce qui concerne les droits des automobilistes en ville. Malgré d'importantes résistances conservatrices, il semble que les communes d'agglomérations des villes tessinoises soient prêtes à faire un pas décisif en direction d'une modification de la politique de circulation.

Si l'on veut que la ville soit libérée de la circulation privée et que les transports publics disposent de la place requise, il faudra reconquérir l'espace nécessaire aux piétons. Cette reconquête devra cependant se faire d'après un plan cohérent pour les zones publiques, qui permette, même dans une exécution par étapes, de ne pas perdre de vue le résultat d'ensemble.

D'autre part, s'il faut continuer à sacrifier d'autres zones vertes privées au profit de la politique raisonnable de la densification des surfaces construites, du moins faudrait-il veiller à les remplacer par d'importantes zones de repos collectives ou publiques, et à lancer ainsi la volonté s'investir dans les parcs et les espaces verts.

Il s'agit là d'un grand défi pour tous les pouvoirs publics qui assument des tâches de planification. C'est de leur volonté et de leur approche à long terme que dépend la question de savoir si la qualité de l'habitat sera davantage prise en compte lors de l'élaboration de la deuxième génération des plans d'affectation. Mais c'est également un défi pour tous les «professionnels des espaces verts» qui doivent faire preuve d'un nouveau professionnalisme, intervenir plus activement en faveur du renouveau de la culture des espaces verts et redonner à la population le plaisir du jardin.