

TILO : occasione di sviluppo della Città-Ticino

Autor(en): **Günther, Felix**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica =
Swiss review of architecture, engineering and urban planning**

Band (Jahr): - **(2008)**

Heft 3

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-133997>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

TILO: occasione di sviluppo della Città-Ticino

Felix Günther*

Il Ticino oggi sta per sperimentare un salto di qualità eccezionale nell'accessibilità. Gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria – AlpTransit e TILO – saranno determinanti per l'aspetto futuro degli insediamenti e del paesaggio della Città-Ticino. La regione metropolitana di Zurigo si sta per avvicinare, mentre si accorciano le distanze all'interno del Cantone: il tempo di percorrenza fra Locarno o Bellinzona e Lugano sarà dimezzato entro il 2019.

Perciò il Ticino si trova davanti a grandi sfide urbanistiche. Le aree collocate nella sfera d'influenza delle stazioni ferroviarie diverranno luoghi strategici per lo sviluppo futuro del Cantone. Il nuovo Piano direttore cantonale ha accettato questa sfida e vede i treni regionali TILO come una metropolitana della Città-Ticino.

Una "città" che si estende per oltre 40 chilometri, dal Piano di Magadino fino all'agglomerato di Chiasso-Mendrisio, ed è abitata da 210'000 persone. È dunque un'entità piccola nel campo della concorrenza crescente tra le regioni urbane. Considerando il trend all'aumento del costo dell'energia, accelerato dai mutamenti climatici e dalle economie crescenti dell'Asia, una città così diffusa non parte da una posizione favorevole. Per garantirle un futuro è perciò auspicabile organizzarle in modo efficiente la struttura urbana. Il miglioramento dell'accessibilità permetterà anche la ristrutturazione sostenibile ed integrata degli insediamenti? Questa è la domanda alla base della presente ricerca.

Coordinare insediamento ed infrastrutture

Per accrescere la sostenibilità degli insediamenti in Ticino bisogna sicuramente migliorare il modal-split. La nuova infrastruttura offre infatti la possibilità di indirizzare maggiormente i flussi di mobilità verso il trasporto pubblico.

Perciò l'utilizzo delle zone centrali nonché il loro sviluppo sono d'importanza vitale per il futuro della Città-Ticino.

Tuttavia, anche cento anni dopo l'inaugurazione della ferrovia del San Gottardo, le stazioni non so-

no ancora inserite nel tessuto urbano e formano in un certo senso delle isole nell'insediamento. Perciò esse non si presentano al momento come ottimali per assolvere il compito di nodi e luoghi centrali della Città-Ticino. La pianificazione delle infrastrutture collegate con AlpTransit è avanzata ed affronta i problemi con soluzioni ingegneristiche, ma il loro inserimento urbanistico attende ancora una soluzione.

Rafforzare l'integrazione e la coesione, come auspicato dal Piano direttore, e trasferire una parte dei flussi di traffico verso il trasporto pubblico con la progettazione di queste locazioni strategiche è un compito che deve essere affrontato presto. Le aree valorizzate grazie alla pianificazione e agli investimenti infrastrutturali verranno altrimenti utilizzate da richiedenti interessati a destinazioni estensive (case unifamiliari, superfici di vendita o destinate alla logistica), che così occuperanno queste superfici centrali per un lungo periodo.

Analisi della «Città Ticino»

Questo studio ipotizza che nel bacino d'influenza delle fermate TILO restino inutilizzate aree a sufficienza per soddisfare le attività insediative future. Lo studio non analizza la storia per poi prospettarla nel futuro, ma piuttosto osserva la situazione presente al fine di trovare spunti di riflessione in merito a possibili strategie per affrontare lo sviluppo della Città-Ticino. Esistono molte indagini morfologiche al riguardo, che però poggiano sempre su particolari arbitrari o su limiti politici e non su limiti funzionali.

L'area della ricerca è delimitata dal raggio d'accessibilità al trasporto pubblico dei livelli di qualità da A a C secondo la classificazione vss, limitandosi ad evidenziare il potenziale portato dal treno regionale TILO. Tale superficie ammonta a 11,6 km². Su quest'area sono state analizzate la destinazione prevista dal piano regolatore attuale, la densità (intesa come differenza tra sfruttamento effettivo e quello previsto dal piano regolatore), la qualità della costruzione ed infine la destinazione reale dei fondi.

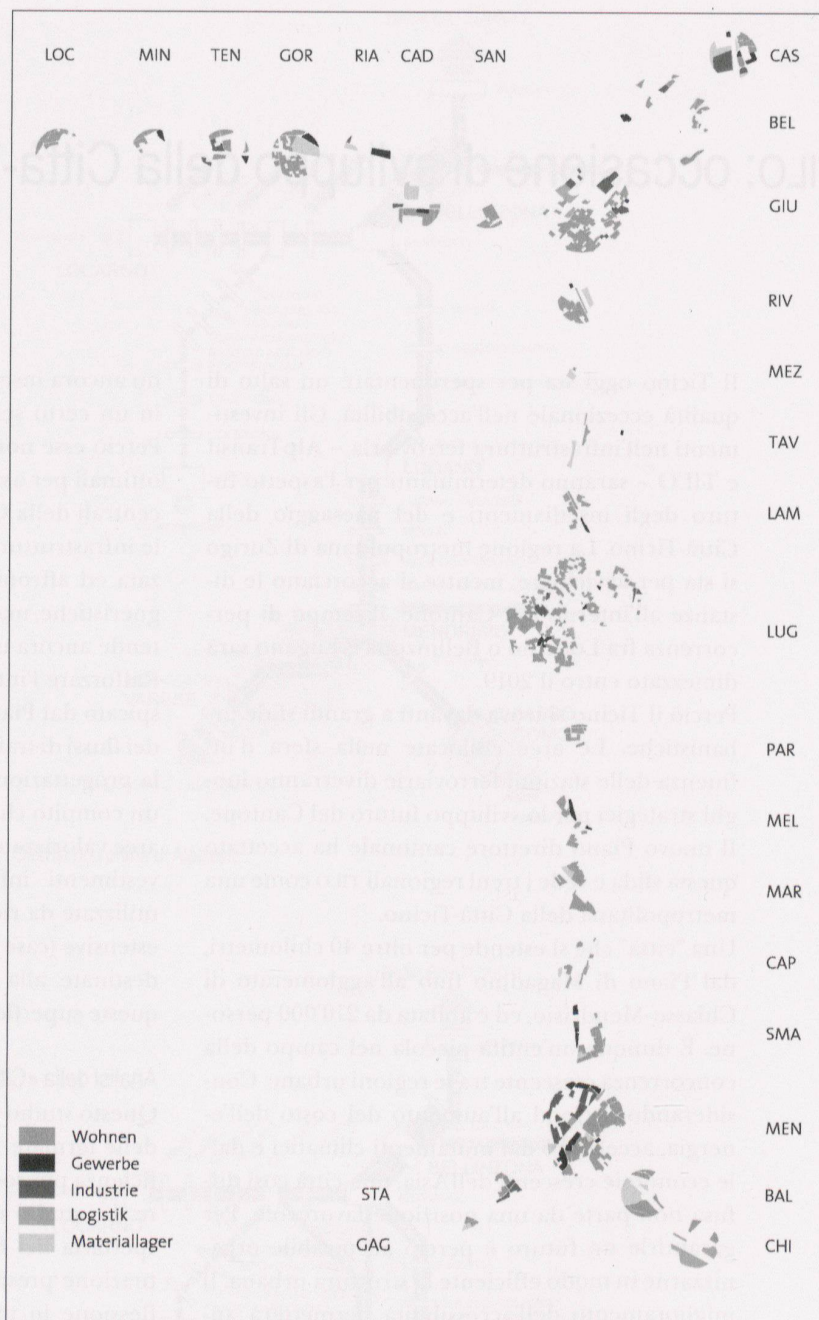
L'immagine della Città-Ticino dipinta dai pianificatori mostra soprattutto la grande varietà di regolamentazioni e destinazioni d'uso presenti nell'area. Guardando solamente allo sfruttamento e alla destinazione, risultano presenti ancora trentaquattro zone con indici di sfruttamento tra 0,25 e 1,9 e indici di edificabilità tra 4 e 12 con destinazione residenziale, artigianale, industriale, di nucleo o mista (le zone per attrezzature pubbliche e agricole sono state escluse nello studio). Queste zone si estendono sui piani regolatori di 29 Comuni. È forse questo un quadro di pianificazione adatto ad una regione inserita in un meccanismo di concorrenza globale?

I piani regolatori comunali sono disegnati secondo le esigenze del traffico individuale motorizzato. Le densità maggiori si trovano lungo le strade principali, mentre le stazioni sono spesso contraddistinte da zone industriali.

Il 77% dell'area è ubicata in zona di nucleo, residenziale o mista. La densità media dei piani regolatori arriva a 0,93. Le zone artigianali e industriali contano invece per il 23% del totale. L'ipotesi iniziale secondo cui questo gran numero di superfici industriali disponibili potrebbe svolgere un ruolo determinante per il futuro del Cantone, dovrà essere relativizzata nel corso dello studio. Questo trasferimento da altre realtà non regge in Ticino a causa della industrializzazione tardiva, avvenuta inoltre fuori dalle città.

L'analisi dell'occupazione mostra che il 47% delle superfici è sfruttato secondo il piano regolatore, il 39% utilizzato parzialmente, mentre il 14% è ancora vuoto. Le superfici utilizzate comprendono soprattutto i quartieri consolidati delle città e delle zone industriali. Come vedremo più in avanti, troveremo anche qui terreni sfruttati, che però potranno essere disponibili per la pianificazione, a causa di cambiamenti d'utilizzo o spostamenti di produzione.

Le superfici non utilizzate, del tutto libere, si estendono sul 14% dell'area complessiva considerata – un valore più basso di quanto atteso – pari a 660'000 m²; dette superfici permettono l'insediamento di circa 13'000 persone. Questa cifra equivale al 40% dell'aumento della popolazione previsto per i prossimi vent'anni, secondo lo scenario più ottimistico. Dunque, considerando anche le aree servite dai bus, nella sfera d'influenza del trasporto pubblico sono disponibili superfici sufficienti per alloggiare la popolazione stimata per il prossimo periodo di pianificazione senza dover ricorrere quindi a terreni al di fuori degli insediamenti attuali.



La destinazione dei fondi sottoutilizzati

Fonte: grafico dell'autore

Circa il 58% dei terreni edificati nell'area analizzata sono occupati da edifici nuovi o ben ammodernati; un altro 20% è occupato dall'ampio campionario degli stabili scarsamente mantenuti; infine l'8% dell'area fondiaria è occupata da edifici o installazioni che necessitano di interventi urgenti e che potrebbero trovare un utilizzo nuovo. Aggiungendo a questo 8% la superficie non edificata (14% del totale) troviamo che il 22% dell'area complessiva dei fondi nelle immediate vicinanze delle stazioni ferroviarie della Città-Ticino è dunque potenzialmente disponibile.

Per capire meglio come sono attualmente occupate le superfici scarsamente sfruttate, lo studio ha rilevato anche la loro destinazione attuale.

Le abitazioni, con una quota del 65%, fanno la parte del leone per quanto riguarda le zone sottoutilizzate. Queste ultime sono infatti prevalentemente occupate da ville o case unifamiliari, costruite nelle zone cittadine all'inizio del Novecento o nelle zone suburbane attorno agli anni '50 e '60. Gli aumenti degli indici di sfruttamento, avvenuti nel frattempo, hanno permesso la costruzione di singoli edifici con altezza maggiore, che, intercalati tra i fondi vuoti, producono l'immagine ben nota dell'insediamento a macchia di leopardo.

Contrariamente a quanto ci si potrebbe attendere, le zone commerciali, citate frequentemente, non prevalgono. Terreni occupati da superfici di vendita estensive, stazioni di benzina, garage e simili non oltrepassano in effetti il 3%, della superficie totale o il 7% delle superfici sottoutilizzate. Depositi e superfici di logistica occupano il 16% delle superfici sottoutilizzate. La presenza di aree per utilizzi estensivi, quali depositi di materiale, mostra in modo evidente come nella realtà non si sia concretizzata l'intenzione di insediare abitazioni e posti di lavoro nelle immediate vicinanze delle fermate del trasporto pubblico.

Il caso più eclatante è sicuramente quello di Castione, dove oltre il 50% della zona circostante la stazione è occupata da aree per lo stoccaggio o il trasbordo di merci.

Tipologie insediative

Le aree analizzate possono venir suddivise in 5 categorie sulla base del grado di edificazione e di disponibilità delle superfici: ciò permette una tipizzazione dei luoghi, necessaria dato che le cifre dei singoli Comuni si differenziano tutte.

- Gli insediamenti consolidati comprendono i luoghi con una superficie insediativa prevalentemente occupata che non diventerà disponibile a corto o medio termine. Poco sorprendentemente questo gruppo comprende le città ed i loro sobborghi immediati. Altre aree di questo gruppo sono le zone industriali di Mezzovico, Riazino e Stabio, dove la superficie è prevalentemente occupata da pochi stabili di grande dimensione.
- L'area d'insediamento di Taverne e Capolago mostra una forte densità, ma conta grandi superfici disponibili che a causa del cambio strutturale non trovano nuove destinazioni. La riqualificazione di queste aree viene sicuramente rallentata dal timore da parte dei Comuni di aumentare le immissioni.

- Ubicazioni estensive sottoutilizzate ma prive di potenziale per un'intensificazione degli utilizzi sono quelle di Sant'Antonino e Giubiasco. Qui troviamo pochi spunti per la ristrutturazione.
- Un grande gruppo comprende invece le aree con fondi prevalentemente liberi o sottoutilizzati disponibili a corto termine. Questi sono i posti più interessanti per la pianificazione. Il primo è Castione, dove il 75% della superficie è disponibile; segue Mendrisio, il Comune che dispone delle maggiori riserve di aree di questo tipo tra tutti i Comuni ticinesi. Anche Gordola, Tenero, Rivera e Lamone fanno parte di questo gruppo.
- Il quinto gruppo riunisce i Comuni di Balerna e Chiasso nonché l'area del valico del Gaggiolo, dove si trovano grandi aree potenzialmente disponibili, che, a causa del futuro incerto delle dogane e della presenza delle infrastrutture ferroviarie e logistiche, non sono ancora pronte per essere prese in considerazione.

Stimare la redditività

Le osservazioni precedenti danno indicazioni su dove sarebbe auspicabile avviare un'azione di pianificazione, ma sulla base unicamente di questi dati non è ancora possibile affermare che gli esiti sul piano dello sviluppo sostenibile saranno positivi. I mezzi limitati della pianificazione sono da utilizzare in modo mirato, visto che la pianificazione dettagliata di tutta la superficie cantonale, per quanto auspicabile possa sembrare, non è né fattibile né sensata. Sono perciò da cercare delle risposte alla domanda su dove questi mezzi possono essere impiegati con particolare efficacia.

Abbiamo perciò valutato il valore dei terreni per le tipologie più importanti. Queste stime dimostrano la qualità marcatamente diversa dei singoli fondi. Economicamente il riutilizzo di un terreno è dato solamente se il reddito futuro derivante dall'aumento delle possibilità di sviluppo supera il valore della costruzione esistente. L'aumento dei redditi fondiari, in seguito alla maggiore offerta del trasporto pubblico, migliora la probabilità di realizzazione di una costruzione nuova.

Solo dove la base economica per l'utilizzo di un terreno è data e i fondi sono disponibili ha senso avviare una pianificazione. Per incentivare la costruzione, la qualità delle aree attorno alle fermate del trasporto pubblico deve essere migliorata, con misure che vanno ben oltre il semplice aumento degli indici, considerato il tenue margine di redditività riscontrato nella maggior parte delle aree attorno alle stazioni ferroviarie.

Non tutte le ubicazioni sono ancora pronte per essere ripianificate. Candidati promettenti sono Mendrisio e Tenero, mentre Gordola, Lamone e anche Maroggia saranno pronti a breve per una ristrutturazione sostenibile del centro. Gli altri Comuni dovranno invece aspettare l'aumento di richiesta di nuove superfici. Tuttavia, sarà da tener presente il rischio di limitare in futuro lo sviluppo di qualità, lasciando subito i terreni ad utilizzi di densità bassa e reddito esiguo.

Progettare la Città-Ticino

Spesso si giudica negativamente il ruolo della pianificazione locale sulla qualità dell'ambiente costruito.

La prassi corrente di addensare gli insediamenti con il semplice aumento degli indici di sfruttamento non porta infatti a risultati sostenibili. Densità alte nei piani regolatori si confrontano con l'edificazione effettiva a bassa densità, mentre i terreni edificabili ai margini dei Comuni tendono all'esaurimento. Confrontarsi con le zone edificabili all'interno dell'ambiente costruito diventa così una sfida seria per la pianificazione della Città-Ticino.

Non il riutilizzo di superfici logistiche e di terreni industriali dismessi, come spesso si presume, ma la ricostruzione cauta di insediamenti abitativi mal sfruttati sembra essere la chiave per il successo, sulla strada per una struttura insediativa attrattiva ed ecologica, che rispetti la qualità paesaggistica dell'ubicazione.

Se il Canton Ticino vuole tenere il passo della concorrenza globale e vuole prepararsi alle sfide future, ha solamente delle chance come entità piccola. L'organizzazione sostenibile della mobilità e degli insediamenti ne è un elemento importante. Mentre per la mobilità i provvedimenti che permettono un miglioramento sono stati avviati, la pianificazione degli insediamenti deve ancora fare la sua parte per assicurarne il buon esito.

Il modello analitico qui presentato può fungere da base per un'analisi approfondita del territorio e per l'avvio della pianificazione. Esso porta un'indicazione in merito a dove e come affrontare la problematica. Adesso tocca agli specialisti progettare l'immagine della Città-Ticino. Un'immagine per un futuro sostenibile che si avvicini di più alla realtà economica e che sia all'altezza della qualità paesaggistica e dell'eredità culturale del Cantone.

Bibliografia

- Campi, M.; Städtebau, Fumagalli, P., Architektur; Passera, R., Statik; Bürgi, P., Landschaftsgestaltung; Eichenberger, U., Verkehrsplanung; Rossi, A. Ökonomie (2005) *LINKAGE*, copertura Trinca Massagno, Lugano.
- Dipartimento del territorio, Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità, Sezione dello sviluppo territoriale (2006); *L'organizzazione territoriale in Ticino*; piano direttore cantonale - studio di base; Bellinzona.
- Felicioni, A. (2007) *La mobilità nella Città-Ticino: gli obiettivi del piano direttore*, in Dipartimento del territorio, Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (2007) Una mobilità sostenibile per la Città - Ticino, Supplemento alla rivista dati - statistiche e società, anno VII - n°2-giugno 2007.
- Geiger, M. (1973), *Die Standortgüte in städtischen Regionen*, Diss. ETH Zürich.
- Guerra, C.; (2005) *Proprietà e qualità dello spazio urbano in Ticino: trasformazioni recenti*, Dipartimento del territorio, Bellinzona.
- Rossi, A.; Torricelli, G. P. *Triangolo insubrico* in Eisinger, A.; Schneider, M. (2003) *Urbanscape Switzerland*, Birkhäuser, Basel, Boston, Berlin.

* Architetto pianificatore e ricercatore