

Ticino, quale pianificazione?

Autor(en): **Arnaboldi, Michele / Wagner, Stefano**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2016)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957816>

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.

Ticino, quale pianificazione?

MICHELE ARNABOLDI

Docente all'Accademia di architettura di Mendrisio.

STEFANO WAGNER

Consulente tecnico della Commissione regionale dei trasporti del Luganese.

Intervista a cura di Jordi Riegg
(Redazione di COLLAGE)
e Marco Jeitziner.

Fotografo: Simon Brazzola

L'urbanizzazione, l'aumento della popolazione, l'abitabilità, la mobilità e AlpTransit, sono temi del futuro per il Ticino. Con quale cultura urbanistica e di pianificazione si affrontano, rispetto al resto della Svizzera? A colloquio con il docente all'Accademia di architettura di Mendrisio, Michele Arnaboldi, e con il consulente tecnico della Commissione regionale dei trasporti del Luganese, Stefano Wagner.

COLLAGE (C): Il Ticino pianifica e come il suo futuro?

MICHELE ARNABOLDI (MA): Attualmente, in Ticino, si continua a pianificare con gli strumenti che si rivelano sempre meno adeguati per rispondere alle continue nuove esigenze. Bisognerebbe trovare nuovi strumenti più efficaci, che riescano a promuovere la qualità del progetto. Solo attraverso un processo di progetto si può capire quali soluzioni siano più efficaci per risolvere tutte le contraddizioni attuali del nostro territorio.

STEFANO WAGNER (SW): In questo momento vedo una crescente pressione, contraria a un sano principio di sussidiarietà, d'imposizione dall'alto per soluzioni a problemi locali, secondo un meccanismo detto «top-down»: dalla Confederazione sul cantone e da quest'ultimo a cascata sui comuni. È una grossa difficoltà, non da ultimo anche politico-istituzionale. Se tutti facessero solo quello che devono realmente, legalmente, fare e s'immischiassero meno in quello che pensano che debbano fare gli altri, secondo me andremmo sicuramente avanti meglio. L'autorità cantonale, avendo visibilmente poca fiducia negli attori locali, si occupa sempre più di pianificazione locale, dimenticando che questo non è, per diritti costituzionali, il suo dominio. E mi lasci pure dire: «salendo» nella gerarchia istituzionale non aumenta giocoforza la competenza, ma sicuramente la dimensione degli errori e diminuisce la responsabilità.

C: Quali sono allora le priorità?

MA: Sono convinto che la priorità sia la ridefinizione e la riqualifica dello spazio pubblico attraverso la lettura del nostro paesaggio, quale matrice per il disegno della futura urbanizzazione.

SW: Un esempio. Se la Città di Lugano volesse, in una fermata del nuovo tram, realizzare un edificio «alto» (diciamo di 45 metri), non vedo cosa abbia da eccepire il cantone nel merito. Sembrerebbe invece che qualcuno debba prima fare il «grande progetto regionale», cioè il solito studio che non porterà a nessuna decisione in tempi utili. Intanto, però, non si riesce a procedere con la realizzazione delle infrastrutture promesse ormai da decenni, quello che sicuramente sarebbe oggi il compito prioritario del cantone.

C: Cosa differenzia la cultura della pianificazione ticinese da quella svizzera tedesca e romanda?

MA: Le città della Svizzera tedesca e romanda nei recenti sviluppi hanno avuto sicuri riferimenti di cultura urbanistica e paesaggistica presente da più decenni. In Ticino, non abbiamo ancora questa cultura perché siamo passati da un territorio prevalentemente agricolo a un territorio costruito di città diffusa, priva di concetti di urbanismo e di paesaggio.

SW: Non mi piace quando si usano termini come «cultura della pianificazione» senza spiegarmi cosa esattamente sarebbe, cosa caratterizzerebbe gli altri in positivo. Da noi è comunque evidente, soprattutto un'incapacità di agire, di ragionare e di impostare i discorsi in termini interdisciplinari. Su certi temi ad esempio, io ritengo prioritario lavorare con un ecologo, un agronomo e un forestale, piuttosto che solo con un architetto. È forse vero, come sostengono gli architetti, che il Ticino non ha una cultura urbana, ma la domanda è perché dovrebbe averla. La maggior parte del territorio di questo cantone non è una città e forse è anche meglio che nemmeno lo diventi!

C: Veniamo ad AlpTransit. Il Ticino è pronto per i cambiamenti che porterà?

MA: Non credo che il Ticino sia pronto in modo sufficiente ai cambiamenti che AlpTransit porterà. Purtroppo non si è ritenuto necessario cercare di proporre modelli di sviluppo possibile, non solo dal lato urbanistico ma anche dal lato economico. Mi sembra che il Ticino sia semplicemente sulla porta di un cambiamento epocale senza avere in mano chiari strumenti di sviluppo territoriale. È necessario porre maggiore attenzione sulla necessità di sviluppare progetti urbanistici e di paesaggio innovativi.

SW: La prima esperienza negativa, il Ticino l'ha già fatta con il cosiddetto «cantiere del secolo». A Pollegio, agli operai non interessava un gran che integrarsi, si tenevano i soldi per portarli a casa: sono stati affittati, nonostante gli sforzi del comune, solo pochi appartamenti, perché si prediligeva stare in un container e spendere poco. Non penso nemmeno che avremo una situazione come l'ha avuta il Vallese, dove il Lötschberg ha portato a reali impatti socio-economici, possibili a partire da una nuova dimensione di pendolarismo tra il Vallese e Berna. In Ticino, AlpTransit, se tutto va bene, ci porta ancora a essere ad almeno due ore dai centri verso nord, e in più c'è un'evidente barriera culturale. Per capirci: in Vallese, la gente è andata ad abitare a Visp e a Sion perché restava vicino a Berna, ma non si andrà ad abitare a Bellinzona perché più vicina a Zurigo, ma perché gli affitti sono inferiori rispetto a Lugano. L'effetto sarà quindi notevolmente diverso.





C: Ma allora quali sono i cambiamenti e gli sviluppi attesi o auspicati?

MA: Sicuramente con AlpTransit, ma soprattutto con la rete TILO, potremmo usufruire di un trasporto pubblico di qualità, che cambierà le nostre abitudini di mobilità all'interno del cantone, ma anche con Zurigo e Milano. Credo che si apriranno nuove opportunità di sviluppo di lavoro per il Ticino, ma per facilitare l'accesso a queste opportunità, sarà necessario definire nuovi concetti di sviluppo territoriale.

SW: Mi spiace dirlo, ma sono preoccupato in questo momento per gli impatti negativi. È stato importante il salto culturale portato dal sistema transfrontaliero TILO, includendoci nel sistema di trasporto urbano con Milano, con la Lombardia, ma che è ora minato dalla mancanza del collegamento merci con i centri intermodali lombardi, che si svolgerà ancora per decenni lungo la linea storica ottocentesca che attraversa gli abitati del Sottoceneri e del Gambarogno. Finché funziona, l'aeroporto di Lugano-Agno già garantisce ottimi collegamenti, con AlpTransit ci metterò sempre cinque ore per Ginevra. Ma poi, chi l'ha detto che è Zurigo la destinazione o Basilea? I turisti non verranno certo perché ci mettono meno tempo: lì direi che per quel settore il problema resta di tutt'altra natura (e.g. il franco forte, l'offerta turistica). È verso sud che c'è oggi un vero e proprio «missing link europeo», non solo di trasporto pubblico. Torno al problema principale: perché le sei corsie autostradali non sono ancora realizzate? Dov'è l'AlpTransit Lugano-Milano? Forse dovevamo occuparci di quello negli scorsi decenni, piuttosto che disegnare una «nuova città» sul piano di Magadino!

C: Prevede altri problemi?

SW: La mancanza di un corridoio merci per i 220 treni che attraverseranno tutti i giorni la stazione di Lugano, Melide, Mendrisio e Chiasso. Non vorrei che la risposta siano dei ripari

fonici come quelli di Bissone, perché se c'è una mancanza di cultura urbanistica è proprio quella, cioè la negazione di una maniera intelligente di affrontare il problema, «cerottando» le ricadute negative.

C: Arnaboldi però parla di un trasporto pubblico di qualità come un'opportunità di cambiamento. Non è d'accordo?

SW: Il trasporto pubblico non è «buono» per definizione: di fatto, induce una mobilità che copre in generale i suoi costi solo al 20%. Dal punto di vista macro-economico un disastro, perché stiamo sempre, e solo, continuando a sussidiare la mobilità. Il successo del TILO non porterà la gente dalle strade intasate al treno. Il TILO col tunnel di base del Ceneri comporterà una forte spinta «centripeta»: il Locarnese sarà a venti minuti da Lugano, farà il pendolare con il TILO, ma la definizione ormai ideologizzata che questa mobilità pubblica vada bene e quella privata sia dannosa, mi permetto di non condividerla. Alla fine resta soltanto una maggiore mobilità.

C: Restiamo su Lugano. Con AlpTransit si riposiziona, su quali temi si focalizza?

MA: Con AlpTransit e il completamento della rete regionale TILO, il territorio del cantone diventerà a tutti gli effetti una città, la «città Ticino». Per questa ragione, tutti i centri strategici cantonali – Biasca, Bellinzona, Locarno, Lugano, Mendrisio-Chiasso – faranno parte di un'unica città, composta da quartieri con vocazioni e valori paesaggistici differenti, complementari fra loro. Solo un Ticino unito potrà garantire uno sviluppo armonioso del nostro territorio. Pertanto Lugano diventerà una parte importante del cantone, con le sue peculiarità.

SW: L'impatto di AlpTransit saranno i citati treni merci e a una forte «gentrificazione». L'attuale politica di sviluppo territoriale spingerà paradossalmente ancora una volta verso la periferia gli abitanti, laddove le riserve sono ancora disponibili.

Un cittadino della classe media farà sempre più fatica ad abitare a Lugano per una questione economica e andrà così ad abitare sugli assi del trasporto pubblico, apparentemente comodi. I luganesi abiteranno a Tenero-Contra, ad Arbedo-Castione, perché il TILO li porta a Lugano in 20 minuti. Ma alla fine intaseranno le strade, la sera o il week-end quando si fa la spesa, perché abiteranno comunque in una posizione sbagliata. Tenero o Arbedo avranno sì delle opportunità per costruire palazzine, come si è fatto 20 anni fa a Molino Nuovo. Bello, giusto o sbagliato che sia, io qualche dubbio su questo sviluppo l'avrei.

C: A una «città Ticino», una città diffusa con dei centri, lei non ci crede?

SW: L'idea guida su cui stiamo lavorando per il Luganese è molto diversa, cioè quella di «città-agglomerato», ma questa non nasce da un progetto architettonico o urbanistico come la città Ticino di Aurelio Galfetti, ma bensì da una visione prima di tutto politico-istituzionale, che per me è la base di una cultura del territorio. La «città-agglomerato» non implica però che tutto il territorio debba essere trasformato in città, proprio perché è un agglomerato nel quale ci deve essere uno spazio verde gestito ancora con moderne logiche rurali. In Val Colla non voglio urbanità, vorrei che vi continuino a operare dei contadini: questa mi sembra fosse anche l'aggregazione voluta da Giorgio Giudici. Abbiamo delle componenti in questa visione che non sono esplicitate per – confermo – mancanza di cultura urbana, ma che tutto il Ticino diventi una città è terribile solo pensarlo. Anzi, se posso dire, è semmai questa la vera mancanza di cultura!

SIMON BRAZZOLA

Nasce a Lugano nel 1977. Ha studiato Geografia all'Università di Losanna. Si è diplomato all'Istituto Europeo di Design di Milano nel 2001.

ÜBERSETZUNG Tessin, welche Raumplanung?

Die Verstädterung, die Bevölkerungszunahme, die Veränderung der Wohnverhältnisse, die Mobilität und die NEAT sind für den Kanton Tessin Themen für seine zukünftige Entwicklung. Mit welchen kulturellen, urbanen und raumplanerischen Mitteln werden diese Themen im Vergleich zum Rest der Schweiz angegangen? In einem Interview äussern sich dazu der Dozent der Akademie für Architektur in Mendrisio – Michele Arnaboldi – und der technische Berater der regionalen Kommission für Verkehr von Lugano – Stefano Wagner.

COLLAGE (C): Wie plant der Kanton Tessin seine Zukunft?

MICHELE ARNABOLDI (MA): Zurzeit wird im Tessin noch mit den gleichen Planungsinstrumenten, die sich für die neuen Bedürfnisse als zunehmend ungeeignet erweisen, gearbeitet. Es besteht ein Bedarf an neuen, effizienteren Instrumenten, welche dazu beitragen, die Qualität der Projekte zu erhöhen. Nur mit einem Planungsprozess ist es möglich, die am besten geeigneten Lösungen für die sich teilweise widersprüchlichen Fragestellungen hinsichtlich Raum- und Bodennutzung zu finden.

STEFANO WAGNER (SW): Zurzeit sehe ich einen zunehmenden Druck, der entgegen eines gesunden Subsidiaritätsprinzips

wirkt; es handelt sich hierbei um das «top-down» Prinzip, d. h. Lösungen von lokalen Problemen werden von oben bestimmt: Der Bund schreibt dem Kanton vor und der Kanton wiederum leitet seine Bestimmungen weiter an die Gemeinden. Das ist ein grosses Problem, nicht zuletzt ein politisch-institutionelles. Wenn alle nur das tun, was sie wirklich tun müssen und sich dadurch weniger darum kümmern, was die anderen zu tun haben, würden wir meiner Meinung nach besser vorankommen. Die kantonalen Behörden, die offensichtlich wenig Vertrauen in die Gemeinden setzen, mischen sich immer stärker in die lokale Planung ein. Dabei vergessen sie, dass dies gemäss Verfassung nicht eine Kompetenz des Kantons ist. Und ich füge hinzu: Wenn man in der Hierarchie der Institutionen «aufsteigt», erhöht sich nicht das Fachwissen, aber mit Sicherheit die Fehlerquote, und die Verantwortung nimmt dabei ab.

C: Welche Prioritäten sehen Sie?

MA: Ich bin überzeugt, dass die Aufwertung und Neugestaltung der öffentlichen Räume unter Berücksichtigung der landschaftlichen Qualitäten und der künftigen Urbanisierung erste Priorität haben.

SW: Ein Beispiel: Wenn die Stadt Lugano in der Nähe einer neuen Tramhaltestelle ein Hochhaus von 45 Metern Höhe realisieren möchte, verstehe ich nicht, was der Kanton dagegen haben könnte. Es sieht aber zurzeit so aus, als wäre hierfür ein «grosses regionales Projekt» notwendig, das nicht zu Entscheidungen in nützlicher Frist führen wird. Unterdessen ist man aber nicht einmal fähig, die seit Jahrzehnten versprochenen Infrastrukturen bereitzustellen, was aus meiner Sicht eine prioritäre Aufgabe des Kantons ist.

C: Was zeichnet die Tessiner Planungskultur gegenüber jener der übrigen Schweiz aus?

MA: Die Städte in der deutschen und welschen Schweiz konnten in ihrer jüngsten Entwicklung auf eine seit Jahrzehnten vorhandene Planungskultur zurückgreifen. Im Kanton Tessin existiert diese Kultur noch nicht. Wir sind von einer agrar geprägten Landschaft zu beliebig entwickelten Städten ohne urbane und landschaftliche Konzepte übergegangen.

SW: Ich mag es nicht, wenn man Begriffe wie «Planungskultur» verwendet, ohne dabei zu erklären, was dieser Begriff genau bedeutet. Bei uns ist ein offensichtliches Manko hinsichtlich Handlungsfähigkeit, Auseinandersetzung und interdisziplinärer Kommunikation feststellbar. Bei gewissen Themen finde ich zum Beispiel die Zusammenarbeit mit Ökologen, Agronomen und Förstern wichtiger als nur mit Architekten. Es ist vielleicht tatsächlich wahr, was die Architekten behaupten, der Kanton Tessin habe keine urbane Planungskultur, aber die Frage ist doch; warum sollten wir eine solche haben. Weite Teile unseres Kantons bestehen nicht aus Städten und das ist vielleicht auch gut so.

C: Kommen wir zur NEAT. Ist das Tessin bereit für die Veränderungen, die mit der NEAT einhergehen werden?

MA: Ich glaube nicht, dass der Kanton Tessin genügend auf diese bevorstehenden Veränderung vorbereitet ist. Leider hat man es nicht für nötig gehalten, Wege für eine Weiterentwicklung nicht nur in raumplanerischer Hinsicht des Kantons aber auch hinsichtlich der Ökonomie aufzuzeigen. Mir scheint es, als stehe der Kanton Tessin vor einer epochalen Veränderung, ohne auf klare raumplanerische Instrumente zurückgreifen zu können. Dabei wäre es wichtig, mehr Aufmerksamkeit dem Bedürfnis nach mehr Urbanität und innovativer Landschaftsentwicklung zu widmen.

SW: Die erste negative Erfahrung hat der Kanton Tessin bereits mit der so genannten «Baustelle des Jahrhunderts» erlebt. In Pollegio zeigten die Arbeiter kein Interesse an einer Integration und haben das verdiente Geld behalten, um es nach Hause zu bringen. Es wurden trotz Bemühungen der Gemeinden nur wenige Wohnungen vermietet, weil die Arbeiter lieber in Containern hausten, um Geld zu sparen. Ich glaube auch, dass wir keinen vergleichbaren Effekt wie im Wallis erleben werden, wo der Lötschberg-Tunnel mit der geschaffenen Pendler-Möglichkeit zwischen dem Wallis und Bern neue sozioökonomische Möglichkeiten geschaffen hat. Die NEAT schafft es, dass wir im besten Fall nur noch 2 Stunden von den Zentren in der Deutschschweiz entfernt sind. Kommt hinzu, dass die kulturelle Barriere bestehen bleibt. Deutlicher gesagt: Im Wallis sind viele nach Visp und Sion gezogen, um näher an Bern zu sein. Im Tessin wird man nicht nach Bellinzona umziehen, weil man näher an Zürich ist, sondern weil die Mieten deutlich tiefer als in Lugano sind. Der Effekt wird also erheblich anders sein.

C: **Aber welche erhofften Veränderungen und Entwicklungen werden erwartet?**

MA: Mit der NEAT und vor allem mit dem Netz des TILO (tessiner S-Bahn Liniennetz, dessen Linien grenzüberschreitend vom Tessin in die Lombardei verkehren, Anm. d. Red.) wird man sicherlich von einem öffentlichen Verkehr mit hoher Qualität profitieren können. Dieser wird unsere Reisegewohnheiten innerhalb des Kantons, aber auch nach Mailand oder Zürich verändern. Ich glaube, dass sich neue Geschäfts- und Arbeitsmöglichkeiten ergeben werden. Aber um diese Chancen zu nutzen, müssen wir auch neue Entwicklungskonzepte hinsichtlich der Bodennutzung definieren.

SW: Es tut mir Leid, aber ich bin zurzeit über die negativen Auswirkungen besorgt. Die Einführung des TILO war wichtig, hat es uns doch in das Transportsystem von Mailand und der Lombardei eingebunden. Allerdings fehlen nach wie vor Linien in die Subzentren der Lombardei, die auch den Transport von Gütern ermöglicht hätte. Diese werden aber nun in den nächsten Jahrzehnten wie gehabt über die geschichtsträchtige Linie, welche durch die bewohnten Gebiete des Sottoceneri und des Gambarogno verläuft, geführt. Mit der Einführung der NEAT brauche ich immer noch fünf Stunden bis Genf. Heute garantiert nur der Flughafen Lugano-Agno eine optimale Verbindung. Aber wer sagt denn, dass Zürich oder Basel die Hauptdestinationen sein werden? Die Touristen werden bestimmt nicht kommen, weil sie weniger Reisezeit benötigen werden: Ich würde sagen, dass für diese Zielgruppe sowieso andere Faktoren zählen (z. B. der starke Franken, die touristischen Angebote etc.). Aber kommen wir zum Hauptproblem: Warum ist die sechsspurige Autobahn noch nicht realisiert? Wo ist die NEAT zwischen Lugano und Mailand? Vielleicht müssen wir uns eher darum kümmern, als eine neue Stadt in der Magadinoebene auf dem Reissbrett zu zeichnen.

C: **Sehen Sie noch weitere Probleme?**

SW: Es fehlt ein Güterkorridor für die 220 Züge, die jeden Tag die Bahnhöfe Lugano, Melide und Chiasso passieren müssen. Ich hoffe, wir finden hierfür eine bessere Lösung als in Bissone. Wenn es an einer städtebaulichen Kultur fehlt, dann ist es genau diese; der fehlende Wille, das Problem auf eine intelligente Art und Weise zu lösen.

C: **Arnaboldi redet allerdings von einem öffentlichen Verkehr von hoher Qualität als eine Möglichkeit für eine Veränderung. Sind sie damit nicht einverstanden?**

SW: Der öffentliche Verkehr ist nicht per se «gut». Fakt ist, dass der öffentliche Verkehr zu einer Mobilität führt, die sich nur zu 20% selbst finanzieren kann. Unter diesem Gesichtspunkt ist er also katastrophal, weil wir weiterhin die Mobilität subventionieren werden. Der Erfolg des TILO wird die Menschen nicht zum Umsteigen auf den Zug bewegen. Zusammen mit dem Basistunnel des Monteceneri wird der TILO folgendes bezwecken: die Region Locarno / das Locarnese wird zwanzig Minuten von Lugano entfernt sein, ich werde also mit dem TILO pendeln. Aber diese ideologische Meinung, dass das Pendeln mit dem öffentlichen Verkehr gut und mit dem Auto schlecht sei, werde ich nie teilen. Am Schluss bleibt nämlich nur zu viel Verkehr.

C: **Bleiben wir in Lugano. Mit der NEAT wird sich Lugano neu positionieren können. Auf welche Themen legen Sie den Fokus?**

MA: Mit der NEAT und der Fertigstellung des regionalen Netzes des TILO wird das Gebiet des Kantons faktisch eine Stadt, die «Stadt Tessin». Aus diesem Grund werden alle strategischen Zentren des Kantons – Biasca, Bellinzona, Locarno, Lugano, Mendrisio-Chiasso – Teil einer einzigen Stadt sein, die wiederum unterteilt in eigenständige Quartiere mit ihren landschaftlichen Besonderheiten sein werden. Nur ein vereintes Tessin wird eine harmonische Raumentwicklung ermöglichen. Zumal Lugano aufgrund seiner Besonderheiten ein wichtiger Teil des Kantons bleiben wird.

SW: Die Auswirkungen der NEAT werden wie erwähnt die Güterzüge sein und eine starke «Gentrifizierung» auslösen. Die aktuelle Raumplanung wird paradoxerweise noch einmal die Wohnbevölkerung in die Peripherie zwingen, dorthin, wo noch Reserven vorhanden sind. Der Mittelstand wird aus finanziellen Gründen Mühe haben, in Lugano zu bleiben und wird darum auf eine Wohnlage auf der Achse des öffentlichen Verkehrs ausweichen. Die Luganesi werden in Tenero-Contra, in Arbedo-Castione wohnen, weil der TILO sie von dort in 20 Minuten ins Zentrum von Lugano bringt. Aber am Schluss werden sich auch an den Spitzenzeiten und an den Wochenenden die Strassen füllen und Stau entstehen, weil sie letztlich an einem falschen Ort wohnen werden. Tenero und Arbedo werden dafür die Möglichkeit haben, Wohnüberbauungen zu erstellen – so wie es vor 20 Jahren in Molino Nuovo geschehen ist. Ob gut oder schlecht, schön oder nicht, ich habe meine Zweifel, ob das eine sinnvolle Entwicklung ist.

C: **An eine «Stadt Tessin» mit Subzentren glauben Sie nicht?**

SW: Unsere Leitidee für das Luganesi sieht sehr anders aus. Unsere «Agglomerations-Stadt» entspringt nicht einer architektonischen oder städtebaulichen Idee wie die «Stadt Tessin» von Aurelio Galfetti sondern einer politisch-institutionellen Vision, die meiner Meinung nach die Basis für dieses kulturelle Projekt darstellt. Die «Agglomerations-Stadt» schreibt nicht vor, dass das ganze Gebiet in eine Stadt verwandelt werden muss. Eben weil es eine Agglomeration ist, sind grüne, historische und moderne Räume wichtig. In Val Colla will ich kein urbanes Leben; ich möchte, dass dort weiterhin Landwirtschaft betrieben wird, was sich wie ich meine auch Giorgio Giudici wünscht. Allein der Gedanke, dass das ganze Tessin eine einzige Stadt werden könnte, ist schrecklich. Wenn ich das sagen darf, bei dieser Idee fehlt es an Kultur!