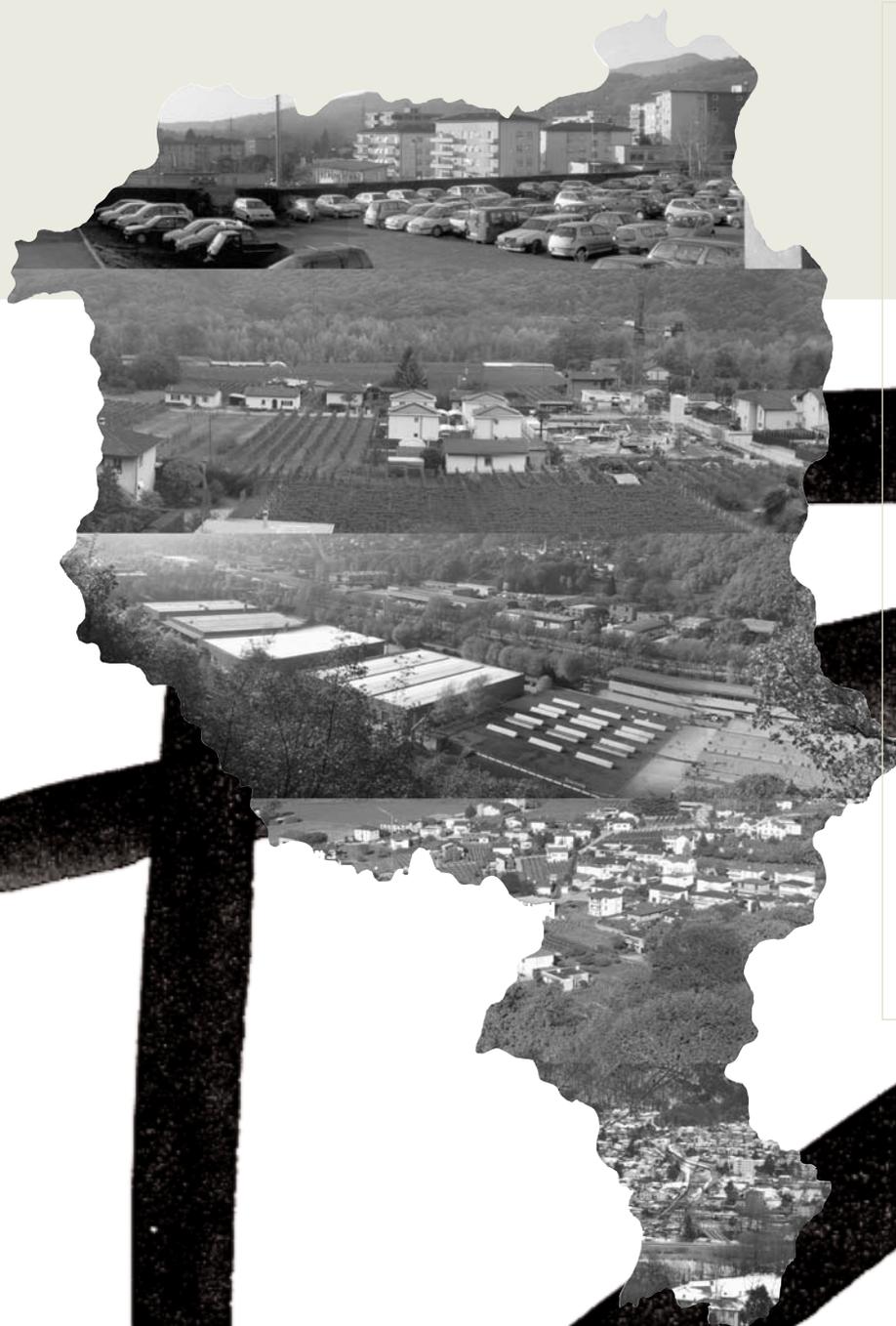


Proprietà e qualità dello spazio urbano in Ticino: trasformazioni recenti

a cura della Sezione della pianificazione urbanistica

Fonte: SPU, Bellinzona



— Introduzione

— I luoghi dell'abitare, del lavoro e della mobilità

— Caratteri ricorrenti dello spazio urbano

— Riflessioni sulla formazione e trasformazione

— Proposte

—

www.ti.ch/pd



Repubblica e Cantone del Ticino
Dipartimento del territorio
Sezione della pianificazione urbanistica



Piano direttore
cantonale
Studi di base / 2

1. Premessa

In Ticino esistono **quattro agglomerati urbani**: Locarno, Bellinzona, Lugano e Chiasso-Mendrisio. A dirlo è l'Ufficio federale di statistica (UST), che afferma pure che l'insieme di tali agglomerati forma una delle **cinque aree metropolitane** elvetiche. Le altre sono quelle di Zurigo, Basilea, Ginevra-Losanna e Berna. Queste affermazioni possono essere condivise o meno. A qualcuno potrà apparire eccessivo l'uso dell'espressione "area metropolitana" applicata alla realtà ticinese, o inadeguato il fatto di riunire Chiasso e Mendrisio in un solo agglomerato. O viceversa, di tenere separati quelli di Locarno e Bellinzona, che nella realtà tendono a unirsi sempre più. Questi aspetti

non intaccano però un dato di fatto che nessuno può ragionevolmente contestare: malgrado la sua posizione periferica e la prevalenza della componente montagnosa, **il Ticino contemporaneo è anche e soprattutto una realtà urbana**. Al di là dell'immagine che ancora offre - con i suoi paesaggi alpini e prealpini, i suoi laghi, le sue foreste e i suoi vigneti - il territorio ticinese è profondamente mutato nel giro di pochi decenni e la sua società e la sua economia sono oggi prevalentemente urbane. E le abitudini del comune cittadino sono, appunto, quelle dell'uomo di città.¹

Questa pubblicazione è la sintesi di un lavoro realizzato nell'ambito della revisione del Piano direttore con cui si sono volute esaminare le trasformazioni più recenti degli spazi

urbani del Cantone secondo un approccio che ha privilegiato l'analisi morfologica. Lo studio è stato commissionato dalla Divisione della pianificazione territoriale (DPT) all'architetto Cristiana Guerra e diretto per la Sezione della pianificazione urbanistica (SPU) da Andrea Felicioni e Antonella Steib Neuenschwander; è stato inoltre seguito da un Gruppo di accompagnamento composto da Benedetto Antonini (Dipartimento del Territorio), Aurelio Galfetti (Accademia di architettura), Mauro Galfetti (SPU, Circondario Sopraceneri) e Mario Maggiori (SPU, Circondario Sottoceneri). Esso va inteso anche quale contributo a un dibattito già in corso nel Paese e che deve allargarsi il più possibile tra coloro che in Ticino la città la costruiscono e la vivono.

¹ Negli ultimi decenni l'insediamento della popolazione e le localizzazioni economiche hanno privilegiato i fondi valle e le rive dei laghi. Le aree di fondovalle, al di sotto dei 500 m di altezza, rappresentano circa il 14,5 % della superficie cantonale, e ospitano oggi più dell'80% della popolazione residente oltre il 90% dei posti di lavoro.



2. Introduzione

La presente indagine è stata realizzata per "tastare il polso" alla componente urbana del Ticino. Tra i molteplici approcci possibili - geografico, demografico, economico, ecc. - è stato privilegiato quello **morfologico**. Al centro dell'attenzione si sono poste **le forme e le proprietà spaziali delle aree urbane del Cantone**, le loro qualità, le loro peculiarità, i loro difetti. Lo studio non ha quindi la pretesa di affrontare il fenomeno urbano in modo esaustivo. Esso si limita all'approccio morfologico, e mette l'accento sulle **trasformazioni più recenti**, ossia quelle intervenute negli ultimi due decenni. Considerata la specificità di questo approccio, lo studio non comprende le aree periferiche del Cantone per le quali sono in corso altri studi.

Il metodo utilizzato è stato quello dell'**analisi di casi concreti**. Sono stati selezionati **22 casi, 22 porzioni di territorio di un chilometro quadrato** ritenute rappresentative delle diverse situazioni urbane del Ticino. Gli esempi sono ripartiti tra i vari agglomerati e si suddividono in **tre grandi aree tematiche: "Residenza", "Attività lavoro"**

native" e "Altre attività"². Ogni singolo caso - un'area selezionata all'interno di detto quadrato - è stato indagato secondo la medesima struttura analitica, in modo da garantire descrizioni il più possibile rigorose e oggettive, e per rendere il successivo confronto più semplice e immediato. Tale struttura è stata organizzata in tre capitoli principali:

1. struttura fondiaria
 - caratteristiche morfologiche
 - caratteristiche della struttura fondiaria
2. caratteri dell'edificato
 - tipologia ed evoluzione del costruito
 - proprietà paesaggistiche
 - proprietà urbanistiche
 - proprietà architettoniche
3. strumenti di pianificazione
 - situazione a PR
 - situazione a PD

L'ultimo capitolo, non direttamente legato alla morfologia e alla qualità degli insediamenti, ha contribuito a chiarire i nessi tra gli spazi urbani e chi - direttamente o indirettamente, in modo più o meno cosciente - ha contribuito alla loro formazione, in particolare l'Ente pubblico, attraverso gli strumenti

della pianificazione territoriale.

Per la presente pubblicazione sono stati scelti **3 esempi significativi** che illustrano un campione rappresentativo di situazioni tipiche del costruito nei diversi tipi di aree urbane del nostro Cantone.

A questo lavoro descrittivo illustrato da piani, fotografie e mappe catastali ne è seguito uno più analitico in cui sono stati evidenziati i "caratteri ricorrenti"; questa seconda parte illustra i tratti salienti emersi dal confronto dei 22 casi, e espone le "regole", le tendenze e gli aspetti ricorrenti che l'indagine ha permesso di rilevare.

Il testo conclusivo affronta una riflessione più generale sul fenomeno urbano cominciando con uno sguardo retrospettivo, per poi chinarsi sul tema della gestione del fenomeno urbano oggi da parte di autorità, progettisti, operatori e cittadini. Questa riflessione intende collocare il tema esaminato nel contesto più generale della revisione del Piano direttore. In particolare, si vogliono far emergere quegli orientamenti che promuovano una maggiore qualità urbana e quindi una maggiore qualità di vita.

² Gli spazi per "altre attività" comprendono in particolare le aree destinate ad infrastrutture per lo sport e lo svago, quelle fortemente toccate da infrastrutture per la mobilità e le rive dei laghi.

Le 22 aree oggetto dell'analisi¹

Regione	Residenza	Attività Lavorative	Altre attività
Locarnese	1. Locarno Saleggi 2. Verscio Salino 3. Magadino Cadepezzo	13. Riazino	19. Ascona Saleggi
Bellinzonese	4. Bellinzona Semine 5. Camorino Guasti 6. Monte Carasso	14. S. Antonino Serrai	20. Castione svincolo
Luganese	7. Capriasca Cagiallo 8. Caslano Campagna 9. Lugano Molino Nuovo 10. Breganzona Vergjò	15. Mezzovico Vira 16. Noranco Scairolo	21. Lugano Cornaredo 22. Morcote Arbòstora
Mendrisiotto	11. Mendrisio Ordenada 12. Besazio Porascia	17. Mendrisio San Martino 18. Stabio Palazzetta	

¹ In questa sintesi vengono presentati i 3 casi di Camorino Guasti, Mendrisio San Martino e Castione svincolo.

3. I luoghi dell'abitare, del lavoro e della mobilità: tre casi

3.1 L'abitazione: l'area dei Guasti di Camorino

Struttura fondiaria

Caratteristiche morfologiche

Camorino, posto su un cono di deiezione ai piedi del Pizzo Corgello, si affaccia sul Piano di Magadino. La zona residenziale di espansione del paese ha subito negli ultimi anni una forte e repentina crescita, che l'ha spinta a raggiungere il piano. Il nuovo quartiere è delimitato a est dalla ferrovia, che lo separa dal nucleo storico, e a sud dalla strada di collegamento allo svincolo autostradale di Bellinzona Sud.

Caratteristiche della struttura fondiaria

Un tempo coltivata intensamente a vigneti, l'area presenta una trama fondiaria in cui è ancora ben leggibile la struttura agricola.

La zona è attraversata da tre strade parallele di origine agricola che riprendono la dire-



Ortofoto 2003

zione del Piano di Magadino e convergono sul ponte sopra la ferrovia, collegando il quartiere al vecchio nucleo.

Le particelle attuali sono il risultato dell'ulteriore frazionamento in senso trasversale della trama agricola (campi lunghi e stretti);

hanno forma più o meno quadrangolare, con dimensioni di ca. 500-800 m².

I grossi appezzamenti sono ancora liberi.

Caratteri dell'edificato

Tipologia ed evoluzione del costruito

Case unifamiliari, inserite nella trama ortogonale della struttura fondiaria agricola, stanno sostituendo i vigneti e i campi (in modo preponderante negli ultimi dieci anni). Tendenzialmente le costruzioni più recenti sorgono su parcelle più piccole di quelle di epoca precedente e più lontano dal vecchio nucleo. Le case sono orientate secondo la trama ortogonale e si affacciano tutte a sud-ovest, verso il Piano di Magadino.

Proprietà paesaggistiche

Un tempo il limite tra i vigneti e i campi era molto chiaro e marcava il passaggio da pendio a piano; questo confine oggi non è più evidente. Con le case unifamiliari sono apparsi anche giardini e alberi ad alto fusto che hanno modificato l'immagine paesaggistica del luogo.

Struttura fondiaria 2003





Piano regolatore 1988

Proprietà urbanistiche

Le tre strade agricole che dal villaggio conducevano al piano sono diventate strade di quartiere. I collegamenti trasversali sono stati lasciati al privato a seconda delle sue necessità e in genere continuano tutti fino all'ultima particella da servire. Non sono contemplate misure atte a promuovere la mobilità lenta in genere.

Proprietà architettoniche

La morfologia del terreno viene modificata nella parte più a monte; nella piana i giardini vengono alzati o terrazzati, con riempimenti anche importanti e poi recintati con siepi e/o reti metalliche. Le case sono posizionate in genere al centro della particella.

Strumenti di pianificazione

Situazione a PR

Il PR in vigore prevede una zona residenziale R2a tra la ferrovia e la strada di collegamento allo svincolo autostradale, quale zona di espansione del Comune.

I parametri sono i seguenti (NAPR 1998):
Indici edificatori: IS = 0,6; IO = 30%
Altezza massima: ml 7,50.

Più a sud, ai piedi della montagna e sotto la zona in esame, si trova una stretta fascia di zona R4, già edificata con costruzioni che risultano oggi oggetti isolati nella campagna.

Il piano del traffico del PR prevede linee di arretramento (ml. 4.00 dal ciglio della strada) sulle strade perpendicolari al pendio.

Non è prevista la creazione di una rete viaria di supporto al quartiere, in particolare per quanto riguarda i collegamenti trasversali, la cui realizzazione è completamente demandata ai privati.

Situazione a PD

Il quartiere in oggetto confina direttamente con una zona di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC), la cui area, circondata oramai da zone insediative e chiusa a sud dallo svincolo autostradale, è oggetto di "verifica insediativa".

Il comparto è attiguo all'area toccata dal tracciato di Alptransit e delle nuove bretelle ferroviarie di collegamento (scheda 12.1).

La parte più occidentale del comparto è inclusa nell' "Area di verifica insediativa: comprensorio speciale Alptransit" (scheda A.10 sul Piano di Magadino) in cui verrà verificata



la possibilità di sviluppo delle aree insediative e la realizzazione di una nuova stazione in relazione alle opportunità legate alla nuova infrastruttura ferroviaria.

Lungo la strada di quartiere verso la montagna corre un tratto di percorso ciclabile di interesse regionale.



3.2 Il lavoro: l'area di San Martino a Mendrisio

Struttura fondiaria

Caratteristiche morfologiche

Originariamente la piana di San Martino era paludosa; oggi è marcata dalla forte presenza dell'autostrada e dalla zona industriale/commerciale del Comune.

Questa zona è definita a est dal tracciato della ferrovia ai piedi della montagna; a ovest, oltre il campo autostradale, dal fiume Lavaggio; a sud dal cavalcavia dell' autostrada (via Zorzi); a nord da ciò che resta della piana agricola di San Martino.

Il fiume Morea scorre incanalato lungo

l'autostrada per poi attraversare diagonalmente la zona industriale commerciale.

Caratteristiche della struttura fondiaria

I lotti hanno forma, dimensione e disposizione molti irregolari.

Solo raramente si individua la struttura originale dei campi agricoli.

Le strade interne seguono l'andamento irregolare delle particelle.

Il tracciato del fiume Morea non è percepibile all' interno del comparto.

Caratteri dell'edificato

Tipologia ed evoluzione del costruito

La prima edificazione consisteva in

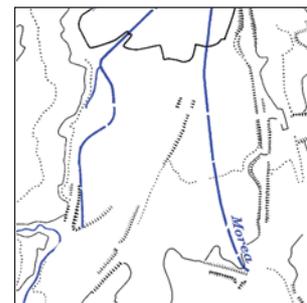
magazzini e depositi; poi, per la presenza dello svincolo autostradale e per la disponibilità di terreni, dagli anni Novanta sono stati costruiti capannoni per grossi centri commerciali che determinano un forte afflusso di pubblico e di traffico veicolare. Quest'area è tuttora in forte espansione.

Proprietà paesaggistiche

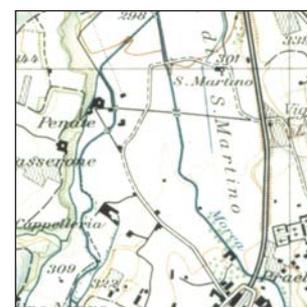
L'immagine paesaggistica del borgo di Mendrisio, posto in una situazione leggermente elevata rispetto alla pianura, è oggi notevolmente sminuita dalla composizione eterogenea e caotica dei centri commerciali costruiti sull'antistante piana.



Carta Nazionale 1989
Carta Nazionale 2001



Orografia e idrografia



CN 1954



Proprietà urbanistiche

Lo spazio edificato è circondato da aree di posteggio e da piazzali di scarico merci, disposti senza nessun altro criterio che quello di utilizzare la massima superficie possibile per parcheggiare o scaricare le merci.

I percorsi veicolari all'interno del comparto si snodano in modo tortuoso e senza nessuna gerarchia attorno agli edifici. Non è data nessuna importanza alla mobilità lenta e ai percorsi pedonali.

Proprietà architettoniche

I capannoni industriali si profilano in maniera differente sul fronte autostradale, mentre sugli altri lati sono cresciuti e conti-

nuano a crescere in modo amorfo e casuale. Le insegne pubblicitarie permettono di distinguere i contenuti dei capannoni commerciali da quelli industriali.

Strumenti di pianificazione

Situazione a PR

Il PR in vigore prevede una zona IC -industrie e commerci- per il comparto in esame, con i seguenti parametri:

IE = 7.5 mq/mc; altezza massima = ml 15.00; distanza da confine = ml 8.00; area verde min. 20%.

Una variante di PR intende introdurre quale parametro l'indice di sfruttamento al fine di regolamentare le potenzialità edificatorie per i contenuti commerciali.

Situazione a PD

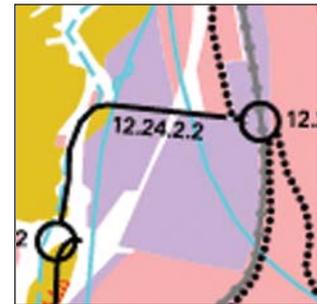
La scheda 12.24 sul Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio prevede di "migliorare le condizioni di accessibilità e di circolazione interna del polo d'importanza cantonale Mendrisio-Chiasso", nonché di ridurre l'impatto ambientale del traffico privato su strada nei comuni del comprensorio.

Il Modello di organizzazione territoriale del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (scheda 10.5) attribuisce il comparto alle "aree strategiche" quale "aree di attività produttive della piana di S. Martino/Rossa".

La zona industriale-commerciale è lambita a est dal percorso ciclabile d'interesse nazionale.



Piano regolatore 1997



PD 1990



DFU 1972

3.3 Le infrastrutture: l'area dello svincolo autostradale di Castione

Struttura fondiaria

Caratteristiche morfologiche

L'area è caratterizzata dalla confluenza dei fiumi Moesa e Ticino.

Questo snodo risulta essere l'incontro di tre comprensori: la città di Bellinzona e quindi il Piano di Magadino, la Mesolcina e la Riviera.

L'area costituisce pure uno snodo di diverse infrastrutture per la mobilità che marcano fortemente il territorio: l'asse ferroviario del Gottardo, lo svincolo autostradale di Bellinzona nord e il raccordo con la semiautostrada del San Bernardino.

Caratteristiche della struttura fondiaria

Gli appezzamenti hanno dimensioni considerevoli e irregolari, dettate dagli elementi naturali esistenti e dalla costruzione delle infrastrutture viarie.

Non ci sono direzioni o forme predominanti che derivano dalla relazione tra le varie funzioni dei luoghi.

Caratteri dell'edificato

Tipologia ed evoluzione del costruito

A nord del comparto si trova l'area industriale di Arbedo Castione, con depositi e impianti per gli inerti. Al centro, leggermente sopraelevata rispetto al fiume ma sotto le arterie stradali, una zona sportiva (campo di calcio, tennis e centro ricreativo). Il viadotto

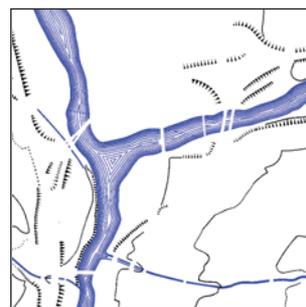
dell'autostrada, costruita negli anni Settanta, ha lasciato libero lo spazio sottostante. La zona residenziale si estende sull'ampio cono di deiezione del torrente Traversagna ed è delimitata dal tracciato della strada cantonale.

Proprietà paesaggistiche

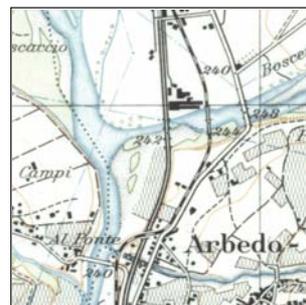
Sopra la zona naturale fluviale sorge un paesaggio artificiale fatto di arterie autostradali e ferroviarie. L'immagine paesaggistica risultante è uno spazio frammentato in cui gli assi viari soprastanti condizionano l'occupazione e l'uso delle aree sottostanti. I temi presenti (natura, mobilità, industria, tempo libero) sono trattati a compartimenti stagni con attività che coesistono le une accanto alle altre.



Ortofoto 1995



Orografia e idrografia



CN 1958



Proprietà urbanistiche

Le strade di servizio sono spesso a fondo cieco. Il livello del terreno esistente è stato modificato e adattato. Piste ciclabili e percorsi pedonali attraversano il comparto.

Proprietà architettoniche

Le infrastrutture pubbliche e sportive sono recintate e chiuse da cancelli. Gran parte della sponda del fiume è inaccessibile e ricoperta di vegetazione. Alla confluenza del fiume Moesa con il Ticino, in estate, il greto viene utilizzato come spiaggia.

Strumenti di pianificazione

Situazione a PR

Il comparto è diviso in zone con funzioni diverse: una zona industriale, una zona per attrezzature pubbliche e una zona boschiva. Il PR in vigore ha codificato la situazione esistente sul territorio.

L'approvazione della zona industriale a nord dello svincolo è sospesa.

Situazione a PD

Parte dell'area fluviale è segnalata quale area naturale da accertare in vista di una sua protezione.

Linee di forza del paesaggio delimitano il costruito verso la zona naturale protetta in corrispondenza dell'area fluviale che dalla confluenza dei due fiumi si estende lungo il Ticino verso nord.

Varie ciclopiste attraversano il comparto.

Verso Gorduno i ripari fonici proteggono l'abitato dal rumore.



Carta Nazionale 1989
Carta Nazionale 2001



4. Caratteri ricorrenti dello spazio urbano

Dall'esame dei 22 casi esaminati sono emersi i tratti salienti, le "regole", le tendenze dello spazio urbano ticinese di recente trasformazione. Esponiamo questi caratteri ricorrenti in 4 ambiti tematici.

4.1. Le infrastrutture viarie

In genere i tracciati viari più antichi seguono l'andamento del terreno:

- in collina e nelle zone di pendio si adattano alle difficili condizioni orografiche (es. Mendrisio Ordenada);
- sui coni di deiezione si dispongono quasi sempre perpendicolarmente e parallelamente alle curve di livello (es. Camorino

Guasti);

- nei piani o nelle zone di fondovalle si adattano ai corsi d'acqua o tendono a disegnare trame ortogonali (es. Verscio Salino).

Di regola i nuovi insediamenti si sviluppano su terreni usati in precedenza a fini agricoli (campi, vigneti, ecc.) e adottano la rete viaria creata a quello scopo.

I tracciati completamente nuovi tendono ad ignorare l'**orografia** e sono il risultato di considerazioni tecniche e funzionali (es. Bellinzona Semine). Spesso viene a mancare un rapporto dialettico con l'orografia e più in generale con il territorio.

Gli spazi urbanizzati negli ultimi 50 anni sono soprattutto il risultato di decisioni precedenti dettate da esigenze di economia

agricola, relative alla struttura fondiaria e alla rete viaria. In genere, i criteri funzionali ed economici hanno prevalso rispetto a quelli urbanistici.

I tracciati più regolari si trovano nelle pianure, laddove si è proceduto a bonifiche e al raggruppamento dei terreni (es. Piano di Magadino).

In genere la rete viaria secondaria è insufficiente, sia dal profilo funzionale (viabilità), sia dal profilo urbanistico (qualità e fruibilità).

I tracciati denotano spesso mancanza di razionalità, con conseguente spreco di suolo.

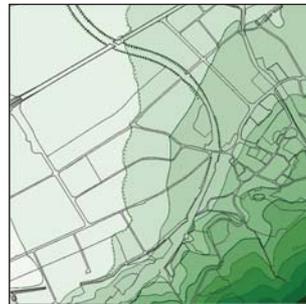
Sovente nelle zone di recente urbanizzazione i **corsi d'acqua** sono stati incanalati e/o interrati. Altre volte scorrono, quasi impercettibili, paralleli ai tracciati stradali.

Il loro potenziale paesaggistico e il valore naturalistico è stato ignorato.

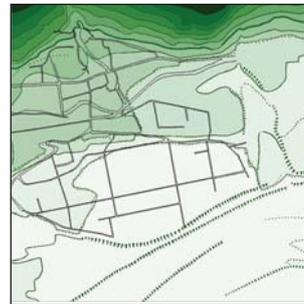
Orografia e struttura fondiaria



Mendrisio Ordenada



Camorino Guasti

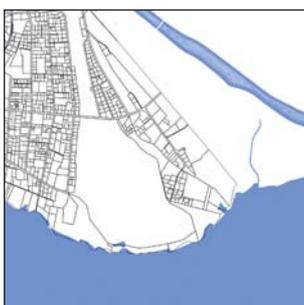


Verscio Salino

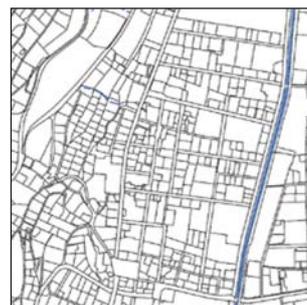


Bellinzona Semine

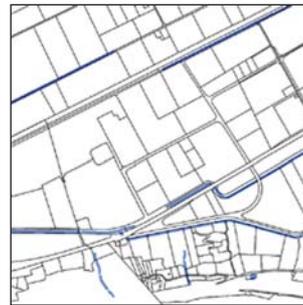
Idrografia e struttura fondiaria



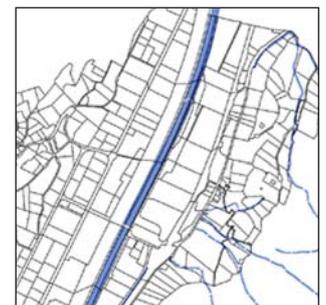
Ascona Saleggi



Lugano Molino Nuovo



Sant'Antonino Serrai



Mezzovico Vira

4.2. La struttura fondiaria

Gli esempi di urbanistica ottocentesca ticinese mostrano come le preesistenze fondiarie abbiano condizionato il modello urbanistico scelto. Infatti, nonostante questo sia sostanzialmente identico (impianto stradale e lottizzazione), la diversità della struttura fondiaria ha determinato impianti a Lugano, Bellinzona e Locarno assai diversi per forma e per tracciato.

Nel corso del XX secolo la struttura fondiaria è ridisegnata e semplificata da ingegneri e geometri secondo criteri funzionali alle nuove esigenze dell'agricoltura attraverso il **raggruppamento dei terreni**.

La nuova parcellazione risulta dall'impianto delle strade di raggruppamento. Il successivo sviluppo urbano si sovrappone a questa situazione, creata al fine di migliorare l'agricoltura, senza modificare sostanzialmente né le infrastrutture viarie né la struttura fondiaria.

La **trama fondiaria agricola**, caratterizzata da particelle lunghe e strette, è anco-

ra oggi quasi sempre leggibile, anche nelle zone residenziali, dove si è proceduto ad un ulteriore frazionamento a fini edificabili (es. Caslano Campagna, Camorino Guasti).

Nelle zone industriali e commerciali si è verificato il processo opposto: le particelle sono state unite onde permettere l'edificazione dei grossi capannoni (es. Riazzino, Mezzovico Vira).

Il disegno fondiario precedente non è quindi stato modificato, benché la funzione agricola sia stata sostituita da quella residenziale e da quella lavorativa; quest'ultima ha introdotto nel territorio una nuova scala dell'edificato.

Il raggruppamento terreni a fini agricoli ha rappresentato un intervento pianificatorio propositivo e coraggioso. L'ente pubblico è intervenuto sulla struttura fondiaria in modo incisivo per far fronte alle esigenze dell'agricoltura moderna. Uno sforzo analogo per fronteggiare il successivo sviluppo urbano non è stato fatto, o non nella misura di quello precedente. Gli interessi locali e quelli privati sembrano aver prevalso.

La possibilità offerta dalla Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla Pianificazione del territorio (LALPT) di operare la ricomposizione particellare a scopi edilizi è stata quindi poco utilizzata.

Lo stesso fenomeno si riscontra nelle **periferie urbane**: con l'espandersi della città oltre i confini dello sviluppo ottocentesco, i grandi lotti agricoli sono stati suddivisi in particelle via via sempre più piccole e puntualmente edificate.

Lo sforzo urbanistico dell'Ottocento non è però stato proseguito nell'epoca successiva, né si intravede un nuovo disegno urbanistico nei quartieri più recenti.

I **grandi interventi infrastrutturali** - in particolare per la ferrovia e l'autostrada - incidono pesantemente sulla struttura fondiaria, generando importanti cesure spaziali e conseguenti spazi residui. In genere non si riscontra un ridisegno urbanistico che valorizzi tali spazi, ma piuttosto una visione frammentaria del luogo.

Si denota una mancata cura urbanistica delle aree adiacenti ai grandi progetti.

Urbanistica ottocentesca



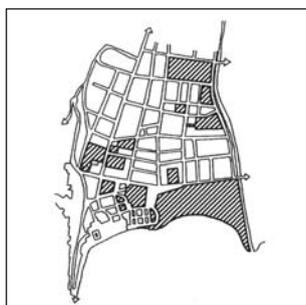
Lugano quartiere Cassarate 1849



Riazzino struttura fondiaria ca. 1930



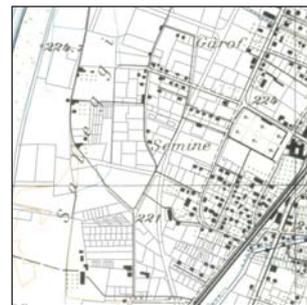
Caslano campagna, struttura fondiaria 2003 + CN 1953



Lugano quartiere Cassarate 1918



Riazzino struttura fondiaria 2003



Bellinzona Semine, struttura fondiaria 2003 + CN 1953

Fonte: Fabio Giacomazzi, *Le città importate*, Armando Dadò, Locarno, 1998.

4.3. L'edificato

L'abitazione: la casa unifamiliare

Sorge di regola in mezzo alla particella, quasi sempre di forma quadrangolare e con giardino verso il sole e/o la vista. Il volume è generalmente di due piani con piano scantinato interrato o seminterrato. Quando è in pendenza, il terreno viene modificato mediante muri di sostegno, terrazzamenti, scarpate, ecc. cercando una sistemazione più piana possibile attorno alla casa. Il confine viene recintato con siepi e/o reti metalliche. I posteggi sono il più vicino possibile alla casa, sotto corpi separati o sotto la stessa, in spazi accessibili tramite rampe. L'accesso veicolare è il punto d'aggancio tra lo spazio privato e quello pubblico della strada. Verso lo spazio pubblico la casa tende quindi a chiudersi. Le dimensioni delle particelle diminuiscono progressivamente a causa della disponibilità e dei costi del terreno, ma anche a causa dell'aumento degli indici di sfruttamento. La maggior densità si produce più per compressione dei vuoti a scapito dei giardini privati e degli spazi pubblici, che non per una crescita in verticale dell'edificato.

In genere l'urbanizzazione secondaria risulta da interventi dei privati piuttosto che dall'ente pubblico. Ne consegue una scarsa qualità dello spazio stradale che assume unicamente una valenza funzionale. Raramente nei quartieri di case unifamiliari si trovano spazi pubblici che rappresentano luoghi di aggregazione e di svago del quartiere. Le uniche aree pubbliche riscontrate sono quasi sempre le infrastrutture scolastiche, spesso situate in modo piuttosto casuale all'interno della trama del quartiere: purtroppo queste aree non vengono in genere pensate per assumere una funzione pubblica più universale.

L'abitazione: la casa d'appartamenti

Sorge anch'essa al centro della particella. E' composta da un minimo di 3 piani e arriva anche a 7-8 piani, nelle città anche oltre. Qui il piano terreno ospita spesso spazi commerciali e pubblici (bar, negozi, ecc.) mentre altrove è leggermente sopraelevato rispetto al giardino e, come il resto dell'edificio, è adibito alla residenza. In generale l'edificio è circondato da piazzali con box, posteggi esterni e/o posteggi interrati.

Il giardino è ciò che resta della particella. Il confine è marcato da siepi e/o recinzioni metalliche. L'orientamento dell'edificio è stabilito in base all'insolazione e alla tipologia degli appartamenti, ma raramente in relazione allo spazio pubblico.

Il lavoro: il capannone e il centro commerciale

Per le loro dimensioni, i capannoni industriali e i centri commerciali hanno instaurato con il territorio un nuovo rapporto di scala. Lo sfruttamento dei fondi è totale: gli edifici occupano in genere gran parte delle particelle, il resto è adibito a posteggi, piazzali, strade di servizio. Gli edifici sono grandi contenitori di attività diverse e interscambiabili. L'immagine esterna è sempre più caratterizzata da cartelloni ed insegne pubblicitarie, rivolte soprattutto verso gli assi di traffico, sui quali vi è l'affaccio principale. La distinzione tra attività del secondario e attività del terziario è sempre più difficile. I centri commerciali, situati nei pressi degli svincoli autostradali, hanno generato grossi afflussi di traffico, spesso non gestiti.

Case unifamiliari



Quartino Cadepezzo



Camorino Guasti

Case d'appartamenti



Bellinzona Semine



Bellinzona nord

Capannoni e centri commerciali



Mendrisio San Martino



Mendrisio San Martino

Sono i nuovi luoghi d'incontro, le nuove piazze d'oggi, situati fuori dai nuclei storici e mescolati alle zone artigianali industriali. Questi spazi pubblici non raggiungono una qualità all'altezza della loro funzione di aggregazione e sono spazi innanzitutto a misura di automobile. Le esigenze di pedoni e ciclisti non vengono considerate.

Il tempo libero, la mobilità e gli spazi pubblici

Numerose infrastrutture sportive e per il tempo libero si trovano lungo l'autostrada o in prossimità dei suoi svincoli, in aree cedute quale compensazione per l'espropriazione di terreni necessari alla costruzione di importanti infrastrutture viarie (es. campo sportivo di Arbedo Castione). In altri casi sono situate su terreni non lottizzati in passato in quanto lontani dal centro e quindi ritenuti non redditizi (es. cimitero e stadio di Cornaredo). Oggi questi spazi sono tutti rigorosamente recintati al fine di renderne possibile il controllo. Ciò provoca una diversa percezione dello spazio, reso frammentario da queste misure funzionali. Nella maggior parte dei casi esaminati, in particolare nei comuni suburbani, gli unici spazi pubblici disegnati sono aree scolastiche con i relativi piazzali e i campi da calcio, ovvero i cosiddetti "edifici e attrezzature pubbliche".

4.4 Gli strumenti di pianificazione

Piano direttore

Alcuni obiettivi del Piano direttore del 1990 inerenti il paesaggio e gli insediamenti riguardano direttamente la qualità urbana. Tra questi citiamo i più importanti:

- la distinzione tra aree insediative e territorio non insediato;
- la composizione paesaggistica del fondo valle attraverso le linee di forza del paesaggio;
- la promozione del carattere urbano dei territori destinati agli insediamenti residenziali e commerciali, in particolare negli agglomerati;
- la rivalorizzazione del verde urbano;

- la ristrutturazione urbanistica delle aree industriali e artigianali;
- la promozione di un corretto rapporto spaziale tra zone insediative e zone libere da insediamenti;
- la riconsiderazione della struttura degli insediamenti in funzione del promovimento dell'uso dei mezzi di trasporto pubblici e degli spostamenti a piedi e in bicicletta su reti di percorsi pedonali e ciclabili sicure e attrattivi;
- il miglioramento della qualità urbanistica degli insediamenti, riqualificando i quartieri residenziali di recente formazione, riabilitando i centri storici e i nuclei tradizionali e promuovendo il disegno urbano per i nuovi insediamenti.

L'effetto di questi obiettivi si esplica attraverso i Piani regolatori comunali. Il passaggio dagli obiettivi generali del Piano Direttore alla loro realizzazione attraverso la pianificazione locale non ha spesso dato i risultati sperati.

Piano regolatore

Gli esempi in cui si riscontra una particolare attenzione alla qualità degli spazi pubblici e stradali risalgono ad un'epoca passata. In tempi più recenti vi è qualche esempio qualificante nato come intervento di moderazione del traffico o intervento legato alla realiz-

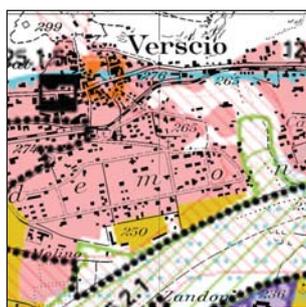
zazione di nuove case comunali e relative piazze pubbliche. Gli spazi stradali sono raramente considerati e pertanto non vengono progettati quali spazi pubblici.

La scelta di dove situare aree di interesse pubblico è spesso stata dettata più da contingenze (disponibilità di aree libere) che da una visione complessiva dell'insediamento.

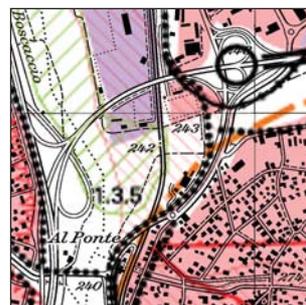
In genere gli unici spazi pubblici presenti nei PR sono quelli delle aree scolastiche e dei campi sportivi.

Spesso le potenzialità di sfruttamento in altezza offerte dai PR non vengono sfruttate. Il tema della densificazione inoltre è sovente affrontato in termini quantitativi più che qualitativi.

Anche lo strumento dell'arretramento ha dimostrato forti limiti nel determinare la qualità urbanistica e in particolare quella dello spazio pubblico. Nonostante una tendenza alla riduzione della dimensione delle particelle, il modello che persiste è quello della costruzione in mezzo al sedime: questa tendenza deriva sia dai modelli abitativi dominanti che dalle norme di PR (distanze minime). Sono stati rilevati diversi casi in cui recentemente sono state definite norme di PR che dovrebbero permettere una riqualifica degli insediamenti. In genere i PR non sono riusciti a proporre un disegno urbanistico o territoriale d'insieme per i vari comparti.



Verscio Salino PD 1990



Castione Svincolo PD 1990



Stabio Palazzetta PR 1990



Castione Svincolo PR 1990

5. Riflessioni sulla formazione e trasformazione dello spazio urbano

La formazione del Ticino urbano

La storia della città è fatta anche e soprattutto di strutture o infrastrutture realizzate per uno scopo e poi adattate in funzione di mutate esigenze; di contenitori che cambiano il loro contenuto, come gli anfiteatri romani trasformati in villaggi-roccaforti nel corso del medioevo; di trame fondiarie tracciate a fini agricoli e poi trasformate in reticoli urbani.

In Ticino gli ingegneri rurali del XX secolo, occupandosi del raggruppamento terreni hanno ridisegnato la trama fondiaria del Cantone, creando inconsapevolmente le premesse per la successiva espansione urbana. L'attuale assetto territoriale è stato determinato in gran parte da questo ridisegno, e dalle opere di canalizzazione e di bonifica. La storia del Ticino urbano non si riduce ovviamente a questo: momenti e fatti storici precedenti ne hanno determinato la struttura. Tentando di semplificare, possiamo distinguere tre grandi epoche di questo processo.

In estrema sintesi, le forme del Ticino urbano possono essere ricondotte a questi elementi: nell'epoca della civiltà contadina pochi, pochissimi centri urbani di una certa importanza e per contro numerosissimi villaggi piccoli e modesti, arricchiti qua e là, soprattutto nella regione dei laghi, di notevolissimi momenti di urbanità; poi nell'era della rivoluzione industriale stazioni ferroviarie e quartieri ottocenteschi di una certa ampiezza, ma anche piccole industrie e servizi che, espulsi dai nuclei originari, vanno a collocarsi nella "campagna": ospedali, pretori, cimiteri, macelli, le prime grandi ville di campagna, le case degli emigrati, ecc.; e più tardi nel XX secolo, in particolare nella sua seconda metà, la vera grande espansione urbana, con le palazzine residenziali e quelle per uffici, le casette, le scuole, le palestre, i capannoni e i depositi, i centri commerciali e quelli sportivi, gli autosili, le aree industriali e quelle "logistiche".

Città e pianificazione

In che misura la conformazione urbana del Ticino contemporaneo sia frutto di un disegno predefinito lo si può intuire in base a quanto appena schizzato. Il Ticino urbano è innanzi tutto il risultato di un'interminabile sequenza e stratificazione di eventi naturali, ma soprattutto antropici. In questa sedimentazione millenaria, è ovvio che non si può parlare di visioni o pianificazioni, quanto piuttosto di somma di episodi e fatti solo in parte intrecciati e correlati, e in questo senso "casuali".

È solo a partire dal secondo dopoguerra, parallelamente alla "grande trasformazione del territorio", che il Cantone si dota dei primi strumenti legislativi e pianificatori. E il *Modello per l'organizzazione del territorio*, proposto dal Piano direttore (PD) alla fine degli anni Ottanta, costituisce di fatto il primo tentativo dichiarato di controllare e orientare lo sviluppo urbano a scala cantonale, così come i successivi *Concetti di organizzazione territoriale*, elaborati contemporaneamente ai *Piani regionali dei trasporti*, rappresentano qualcosa di analogo alla scala regionale.

È interessante rilevare come il Cantone abbia vissuto - e ancora viva - quella che potremmo definire una "doppia trasformazione culturale", di cui una ha come oggetto il territorio e l'altra la pianificazione. Il Ticino ha infatti iniziato a dotarsi di strumenti di gestione dello sviluppo territoriale nello stesso momento in cui si trasformava in un cantone urbano. In altre parole, la società ticinese ha dovuto assimilare una "cultura del piano" nello stesso momento in cui doveva dotarsi di una "cultura urbana".

Cultura urbana e coscienza territoriale

Le attuali forme del Ticino urbano, anche dal profilo qualitativo, non possono essere giudicate senza tener conto delle difficoltà poste da questo duplice sforzo culturale: quello di riconoscere e valorizzare la natura urbana dei nostri fondovali e quello di accettare la pianificazione urbanistica quale premessa necessaria dello sviluppo urbano. Oggi

il problema non è tanto di capire se in Ticino vogliamo o non vogliamo la città, bensì che forma dare a una rete urbana che esiste già e che in futuro è destinata a svilupparsi ulteriormente. Pensare allo sviluppo territoriale in termini urbanistici è ormai diventato più un dovere che una possibilità: "chi sogna la campagna non costruisce una buona città"³.

A livello cantonale e locale la presa a carico di questa problematica spetta innanzitutto all'ente pubblico, ma pure le associazioni, l'economia privata e naturalmente il singolo cittadino non possono esimersi da questa responsabilità. La loro coscienza ambientale, maturata nell'ultima generazione grazie ai movimenti ecologisti e verdi, è una necessaria premessa, ma non basta più. Amore per la natura non significa soltanto rispetto per la fauna, per la flora, per l'acqua e per la terra. Significa anche attenzione e considerazione per il territorio e quindi anche per la città. Per questo è utile riconoscere nella città uno sforzo di razionalizzazione dell'uso dello spazio, delle risorse e di energia; è necessario vedervi una millenaria espressione di civiltà, un modello abitativo e una forma di dialogo, forse l'unica possibile, tra uomo e natura.

Per rendere più vivibile e più attrattiva la città, va migliorata la sua qualità, in particolare i suoi spazi pubblici. Per raggiungere questo obiettivo è necessaria una cultura urbana e più in generale una coscienza territoriale.

Per favorire questo processo di cambiamento a livello individuale è indispensabile che l'ente pubblico faccia il primo passo illustrando la strada verso uno spazio urbano di qualità con esempi di interventi rappresentativi.

La risposta urbanistica: varietà, densità e qualità

Ma "fare città" in Ticino non vuol dire cercare di emulare Zurigo o Milano. Significa partire da quelle forme descritte all'inizio; forme generate da un contesto geografico e storico specifico che va indagato, conosciuto e compreso. Il territorio ticinese offre la possibilità di creare un ambiente urbano diverso da

³ L'associazione Metropoli Svizzera, che da anni si impegna per trasmettere questo messaggio a livello nazionale, con questo slogan esprime la necessità di pensare lo sviluppo degli insediamenti in termini urbanistici.
www.metropole-ch.ch

quello comunemente immaginato: una città o una rete urbana particolarmente attrattiva e ricca di episodi interessanti, e in cui l'abbondanza, la prossimità e l'accessibilità degli spazi naturali e di svago sono una delle caratteristiche più preziose. Immaginarla richiede però un grande sforzo, uno sforzo sostanzialmente progettuale e collettivo; rinunciare a questo sforzo non equivarrebbe a optare per la natura, bensì per uno sviluppo se non proprio incontrollato, sicuramente frammentario, confuso e banale.

Le parole d'ordine per il Ticino urbano potrebbero dunque essere varietà, densità e qualità. Varietà perché lo stesso contesto ticinese - quello naturale, ma anche quello costruito - lo suggerisce. Densità perché ancora oggi - malgrado la radicale modifica della nozione di spazio dovuta agli sviluppi tecnologici nel campo dei trasporti e delle telecomunicazioni - città vuole ancora e soprattutto dire concentrazione. Infine, qualità perché densità e varietà da sole non garantiscono quest'ultimo aspetto; semmai è proprio con la qualità che è possibile superare i problemi che, oltre agli indiscutibili vantaggi, la densità può porre.

Qualità urbana e qualità degli spazi pubblici

La qualità dello spazio urbano va perseguita innanzi tutto attraverso l'attenzione per lo spazio pubblico, che a sua volta significa sforzo collettivo - dell'ente pubblico, ma anche di ogni singolo cittadino - di dare un senso e una forma non solo alle aree di proprietà pubblica, ma anche a quelle pubblicamente accessibili o anche solo visivamente fruibili. Oggi l'attenzione va posta anche e soprattutto ai nuovi luoghi di aggregazione e di transito, troppo spesso sistemati in modo sommario o pensati esclusivamente in funzione della circolazione e dell'accesso veicolare.

Questi spazi e quelli che li collegano tra loro e ai luoghi del lavoro e della residenza sono quelli che oggi, altrettanto o più della via e della piazza tradizionale, hanno bisogno di

particolare attenzione. Un'attenzione da porre non tanto alla qualità tecnica e funzionale della singola opera, quanto al risultato d'insieme. Il problema oggi risiede più nel legame tra i singoli elementi che compongono lo spazio urbano che non nella loro fattura.

L'esperienza di muoversi *nello* spazio urbano, invece di essere un'esperienza significativa spesso si trasforma e si riduce a uno spostarsi tra elementi urbani.

Comporre il mosaico urbano

La vera sfida è legare tra loro e dare un senso all'insieme di tasselli che compongono il mosaico urbano contemporaneo, e per affrontarla è necessario partire, come già sottolineato, da quello che c'è già. Innanzi tutto dall'orografia e dalla morfologia del terreno, che deve ispirare l'intervento invece di esserne piegata. Poi dal contesto storico, dalle tracce lasciate da chi, per viverlo, ha modellato il territorio prima di noi; tracce che regalano, laddove ancora esistono e a chi si sforza di leggerle, suggerimenti e soluzioni sorprendentemente attuali. E poi evitando, soprattutto con le grandi opere viarie e infrastrutturali, di formare barriere nonché resti o interstizi poi difficilmente recuperabili e reintegrabili in un discorso di continuità urbana.

Ma un'attenzione particolare meritano anche gli aspetti apparentemente minori: un marciapiede troppo stretto; la totale assenza di un marciapiede; la siepe che nasconde la casa e impedisce all'architettura, anche a quella residenziale e privata, di svolgere quella funzione pubblica che ha sempre avuto; la recinzione posta nel modo o nel posto sbagliato; il filare d'alberi che lungo una strada cambia la proprietà; il posteggio improvvisato; ecc. Dettagli che testimoniano del grado di urbanità e di civiltà di una società e la cui cura, più che un lusso, è un'occasione per garantire socialità, sicurezza e qualità di vita.

Piano e progetto

In 25 anni di Legge federale sulla pianifi-

cazione del territorio i Piani regolatori, e più in generale la pianificazione, sono diventati rispettivamente uno strumento e una disciplina conosciuti e facenti parte dei compiti correnti dell'ente pubblico. Oggi tutti i Comuni ticinesi dispongono di un Piano regolatore e benché le opinioni su questo strumento di gestione dello sviluppo territoriale possano essere alquanto eterogenee, la necessità di questo strumento è unanimemente riconosciuta. Allo stesso tempo, 25 anni di esperienza hanno anche dimostrato i limiti della pianificazione e la necessità di andare oltre l'imposizione di condizioni quadro, azzonamenti, norme e regolamenti. In altre parole, hanno dimostrato la necessità del progetto quale strumento per immaginare e materializzare il "prodotto territoriale o urbano" che si vuole ottenere.

Coinvolgimento degli attori

La necessità di una convergenza è resa ancor più impellente dal fatto che oggi porre il problema in termini di opportunità di un approccio piuttosto che dell'altro - del piano rispetto al progetto (o dei pianificatori rispetto agli architetti o urbanisti) - è riduttivo. Riduttivo perché oggi non basta fare piani e non basta neppure fare progetti; il compito di chi si occupa di territorio è anche quello di mettere coloro che poi sono chiamati a portare avanti certe idee nelle condizioni di poterlo fare, di creare le condizioni per un dialogo più costruttivo tra le parti coinvolte in un medesimo progetto.

Non basta più fare piani o progetti, bisogna anche saperli far fare a coloro che poi possono o devono difenderli e portarli avanti, innanzi tutto le strutture di governo locale (gli esecutivi comunali), ma anche l'economia privata e gli stessi cittadini. Ciò significa fare in modo che il momento del progetto - o del piano - diventi un momento di confronto e di sforzo collettivo, affinché insieme al progetto maturi anche la consapevolezza e la convinzione comune di volerlo realizzare.

6. Proposte per la qualità dello spazio urbano in Ticino

Si riassume qui sinteticamente e in forma di possibili regole, quanto scaturito dal lavoro.

Si intendono così far emergere gli orientamenti per la trasformazione qualitativa degli insediamenti, orientamenti che dovranno essere approfonditi nella seconda parte della revisione del Piano direttore incentrata sugli aspetti operativi di questo strumento.

Questa conclusione assume quindi anche un valore prospettico, abbozzando gli indirizzi per una maggiore qualità urbana e quindi una maggiore qualità di vita.

Coscienza territoriale e cultura urbana

- Proseguire e approfondire la conoscenza del territorio ticinese, in particolare delle sue componenti naturali, storico-culturali e della realtà urbana in divenire.
- Rendere disponibile tale conoscenza, creando per esempio un centro di documentazione sul territorio o una banca dati facilmente consultabile.
- Divulgare la conoscenza del territorio ticinese, alimentando la consapevolezza di quanto la componente urbana sia rilevante.
- Creare e trasmettere un'immagine positiva del Ticino urbano, evidenziando potenzialità e rischi.
- Promuovere e diffondere l'idea di spazio pubblico quale elemento di ricchezza culturale e sociale, nonché quale diritto e dovere di una società urbana.
- Sperimentare nuove modalità con cui assolvere i compiti, previsti dalla legge, di informare e far partecipare la popolazione alla pianificazione del territorio.
- Pubblicizzare le realizzazioni esemplari, in particolare quelle capaci di valorizzare il contesto (morfologia del terreno, componenti naturali, preesistenze antropiche), di proporre una maggiore densità del costruito, nonché di creare spazi urbani qualitativamente soddisfacenti.

Progettazione urbanistica

- Trasformare i grandi progetti infrastrutturali e quelli di riordino fondiario in occasioni di progettazione territoriale, paesaggistica e urbanistica; in particolare, evitare la formazione di aree residue o interstiziali difficilmente recuperabili o la creazione di nuove barriere.
- Promuovere il miglioramento dello spazio pubblico all'interno di contesti urbani o suburbani degradati o poco attrattivi.
- Sperimentare l'aumento della densità e della qualità urbanistica e architettonica, privilegiando, in particolare, gli esperimenti in contesti già urbanizzati o nelle aree edificabili di grandi dimensioni.
- Dare particolare importanza al tema degli spostamenti a piedi e in bicicletta nell'ambito della riqualifica urbanistica.
- Promuovere la multifunzionalità degli spazi pubblici, in particolare di quelli legati alle infrastrutture scolastiche e sportive.
- Promuovere lo studio, la ricerca e la diffusione di modelli residenziali alternativi alla casetta unifamiliare, capaci di portare maggiore densità abitativa e qualità dello spazio pubblico nelle aree residenziali estensive.
- Aumentare le risorse per realizzazioni esemplari.

Modalità e attori

- Sperimentare modalità di progettazione/pianificazione alternative e basate sulla collaborazione, sulla partecipazione, sull'iniziativa dal basso e sulla concertazione.
- Sperimentare nuovi modi di pianificare che consentano ai diversi attori, pubblici e privati, di vincolarsi mutuamente a un progetto di qualità condiviso (contratti, accordi, ecc.), al fine di velocizzare le procedure della pianificazione del territorio e di renderla più efficace.
- Creare le condizioni affinché sia possibile affrontare i temi di sviluppo e trasformazione urbana e territoriale in modo complessivo (non settoriale) e alla scala più appropriata (comprensori intercomunali).

- Agevolare l'approvazione cantonale di piani e progetti che, nel rispetto del quadro legislativo, propongono interventi che garantiscono un aumento della densità edilizia e un miglioramento della qualità urbanistica.
- Utilizzare maggiormente le possibilità di riordino fondiario previste dalla LALPT.
- Studiare l'introduzione o il miglioramento di meccanismi fiscali capaci di orientare lo sviluppo urbano nei modi desiderati (densità e qualità).
- Studiare e sperimentare nuove modalità - alternative o complementari al semplice aumento dei parametri edificatori - per aumentare la densità del costruito negli insediamenti. ■

Per saperne di più:

Il contenuto di questo inserto è una sintesi dello studio elaborato dall'architetto Cristiana Guerra - "Proprietà e qualità dello spazio urbano in Ticino: trasformazioni recenti" - su mandato della Divisione della pianificazione territoriale. Il Dipartimento intende prossimamente pubblicare integralmente tale studio.

Per ulteriori informazioni:

Sezione della pianificazione urbanistica, tel. +4191.814 37 74, fax. +4191.814 44 43
e-mail: dt-spu@ti.ch, www.ti.ch/pianificazione

Autorizzazioni:

Cartografie e ortofoto sono pubblicate con l'autorizzazione dell'Ufficio federale di topografia (swisstopo)