

# CONCLUSIONI

Riflessioni sulla formazione e trasformazione dello spazio urbano

110

Proposte per la qualità dello spazio urbano in Ticino

121



# CONCLUSIONI

## RIFLESSIONI SULLA FORMAZIONE E TRASFORMAZIONE DELLO SPAZIO URBANO

Quale premessa a queste conclusioni ricordiamo che lo studio si è occupato delle trasformazioni più recenti (gli ultimi vent'anni) degli spazi urbani del Cantone, secondo un approccio che ha privilegiato l'analisi morfologica e qualitativa. Nella prima parte dello studio sono stati illustrati 22 casi concreti ritenuti rappresentativi delle diverse situazioni urbane del Ticino con un supporto iconografico che permette di documentare la situazione attuale e di mettere in relazione passato e presente, strutture fondiarie e forme della città, estensione degli insediamenti e basi pianificatorie.

A questo lavoro descrittivo ne è seguito uno più analitico: la seconda parte dello studio ha evidenziato i caratteri ricorrenti, le "regole", le tendenze emerse dall'analisi dei 22 casi.

Il testo conclusivo affronta una riflessione più generale sul fenomeno urbano cominciando con uno sguardo retrospettivo sull'origine delle nostre città, per poi passare al tema della gestione del fenomeno urbano oggi da parte di autorità, progettisti, operatori e cittadini. Questa riflessione intende collocare il tema specifico esaminato nel contesto più generale della Revisione del Piano direttore. In particolare, si vogliono far emergere gli orientamenti per la trasformazione qualitativa degli insediamenti che dovranno essere approfonditi nella seconda parte della revisione del Piano direttore, incentrata sugli aspetti più operativi di questo strumento di pianificazione cantonale. Le conclusioni assumono anche un valore prospettico poiché abbozzano gli indirizzi del nuovo PD per orientare il futuro sviluppo insediativo verso una maggiore qualità urbana e una maggiore qualità di vita.



foto: Bruno Pellandini



# CONCLUSIONI

## 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: contenitori che cambiano il loro contenuto, come gli anfiteatri romani trasformati in villaggi-roccaforti nel corso del medioevo; trame fondiari tracciate a fini agricoli e poi trasformate in reticoli urbani. E la storia si ripete, legando tra loro esperienze lontanissime come quella degli agrimensori romani, quella degli *arpenteurs* francesi del Settecento, ma anche quella degli ingegneri rurali ticinesi del XX secolo, che per rilanciare un' economia agricola bloccata in trame inadeguate hanno ridisegnato la trama fondiaria del nostro Cantone (raggruppamento terreni), creando inconsapevolmente le premesse per le successive trasformazioni urbane. Uomini accomunati dal fatto di aver misurato e diviso la terra in funzione di uno scopo, che poi però è cambiato.

La storia del Ticino urbano non si riduce ovviamente a questo, ma è legittimo affermare che il ridisegno della trama fondiaria e le opere di canalizzazione e di bonifica hanno contribuito a determinare l' attuale assetto territoriale. Assieme naturalmente alla travagliata e complessa serie di momenti e di epoche che l' hanno preceduto e seguito; momenti e fatti storici che, tentando di semplificare, possono essere riuniti in tre grandi epoche.

La prima è senz' altro quella più lunga e copre l' arco temporale che ha visto la nascita, lo sviluppo e la morte di quella che oggi possiamo chiamare "civiltà contadina". A questo ampissimo momento storico si deve la costruzione dello scheletro insediativo ticinese, costituito prevalentemente da villaggi alpini e prealpini modesti e assai numerosi, ma anche di quello istituzionale, la cui riorganizzazione è iniziata soltanto nel corso del XX secolo e in particolare negli ultimi anni<sup>1</sup>.

La seconda epoca è quella che ha visto un nuovo sistema socioeconomico e produttivo sovrapporsi progressivamente, senza ancora cancellarlo, al primo. È il momento dell' industrializzazione, che in Ticino non ha portato quegli sconvolgimenti territoriali conosciuti altrove, ma che vede la realizzazione di infrastrutture destinate a modificare a lungo termine l' assetto: le strade cantonali e la ferrovia. Con essa appaiono anche nuove forme urbane, in particolare i quartieri ottocenteschi di Locarno e Bellinzona, ma anche di Lugano<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Ci riferiamo ai processi di aggregazione comunale.

<sup>2</sup> Si veda in particolare: Fabio Giacomazzi, *Le città importate*, Armando Dadò, Locarno, 1998.

# CONCLUSIONI

La grande riorganizzazione fondiaria del XX secolo, intrapresa a fini agricoli e poi sfruttata a fini edilizi, ha dato avvio, assieme alle opere di bonifica, al terzo grande momento, quello già anticipato sopra, della definitiva crisi del settore primario e più precisamente dell' agricoltura tradizionale, che più di ogni altra cosa aveva fino a quel momento modellato il paesaggio ticinese. Questa nuova fase - frutto di un ulteriore cambiamento socioeconomico e produttivo fondato questa volta sulle attività terziarie e simbolizzato dall' autostrada (e in misura minore dall' aeroporto) - sommata alle altre due ha dato forma all' attuale configurazione del territorio ticinese e della sua componente urbana.

In estrema sintesi, le forme del Ticino urbano possono dunque essere ricondotte a questi elementi: inizialmente 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<sup>3</sup> dovuti in particolare alla secolare esperienza delle maestranze migranti; poi 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 emigranti, eccetera; e più tardi 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". È di quest' ultima fase dell' espansione urbana in Ticino che si è occupato il presente studio. Pertanto i caratteri ricorrenti evidenziati, come pure il ruolo svolto o meno dalla pianificazione urbanistica in questo processo, si riferiscono in particolare agli ultimi decenni e alle aree di recente trasformazione che costituiscono nel contempo un problema e un' opportunità prioritari.

<sup>3</sup> Si pensi alla qualità urbanistico-architettonica di diversi villaggi ticinesi; per citare solo qualche esempio: Carona, Rovio e Rancate.



foto: Bruno Pellandini



foto: Bruno Pellandini



# CONCLUSIONI

## Città e pianificazione

In che misura la conformazione urbana del Ticino contemporaneo sia frutto di un disegno predefinito, piano o progetto che sia, 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"<sup>4</sup>. Anche restringendo l' angolo temporale all' ultimo secolo, risulta evidente come una delle azioni che più ha contribuito a determinare l' attuale assetto urbano, la riorganizzazione fondiaria del territorio agricolo, non sia stata pensata con finalità urbanistiche; ciò vale in particolare per le aree suburbane e periurbane.

È solo a partire dal secondo dopoguerra, parallelamente alla "grande trasformazione del territorio"<sup>5</sup>, che il Cantone si dota dei primi strumenti legislativi e pianificatori atti a farvi fronte<sup>6</sup>. Innanzi tutto con il Decreto federale urgente, poi con la progressiva introduzione dei Piani regolatori comunali, infine con il Piano direttore (PD), il cui *Modello per l' organizzazione del territorio* costituisce il primo tentativo dichiarato di controllare e orientare lo sviluppo urbano a scala cantonale (così come i successivi *Concetti di organizzazione territoriale*<sup>7</sup>, elaborati contemporaneamente ai *Piani regionali dei trasporti*, rappresentano qualcosa di analogo alla scala regionale).

<sup>4</sup> Vanno tuttavia segnalati gli importanti episodi di pianificazione urbanistica dell' 800 e dell' inizio del 900 delle città di Lugano, Bellinzona e Locarno, seppure la loro realizzazione sia stata parziale.

<sup>5</sup> Si veda in particolare: Tita Carloni "La grande trasformazione del territorio", in: Raffaello Ceschi (a cura di) *Storia del Cantone Ticino, il Novecento*, Stato del Cantone Ticino, Bellinzona, 1998, pp. 671-700.

<sup>6</sup> Si veda in particolare:

Katia Balemi (a cura di), *Vivere il territorio*, ASPAN SPU/DT, 1999 (in particolare: cap. II.1.1 La pianificazione del territorio nella storia (pp. 31-35) e cap. IV.1.11 Cronologia della pianificazione del territorio nel cantone Ticino (pp. 206-212).

Ticino Management, edizione speciale, "Bicentenario del Canton Ticino". Catalogo della mostra organizzata dalla SUPSI: "Costruire il territorio, costruire nel territorio. Il ruolo della costruzione nello sviluppo del Cantone", anno 4, numero 15, settembre-ottobre 2003;

E anche: [http://www.ti.ch/dt/dpt/spu/Temi/Pianificazione\\_territoriale/Doc/Pianificazione\\_Ti.pdf](http://www.ti.ch/dt/dpt/spu/Temi/Pianificazione_territoriale/Doc/Pianificazione_Ti.pdf)

<sup>7</sup> I *Concetti di organizzazione territoriale* sono stati elaborati nell' ambito della Pianificazione regionale dei trasporti dalle relative Commissioni per inquadrare le misure trasportistiche in una visione territoriale più ampia. Essi sono stati integrati nel Piano direttore cantonale tramite delle specifiche schede: scheda 10.4 sul Modello di organizzazione territoriale del Luganese e scheda 10.5 sul Modello di organizzazione territoriale del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (le citate schede sono accessibili al seguente indirizzo: [http://www.ti.ch/dt/dpt/spu/Temi/Piano\\_direttore/PD\\_vigore/ricerca/schede/schede.htm](http://www.ti.ch/dt/dpt/spu/Temi/Piano_direttore/PD_vigore/ricerca/schede/schede.htm)).

# CONCLUSIONI

In questa prospettiva, il voler giudicare l'efficacia di strumenti poco più che decennali (in certi casi ancor più giovani) su un territorio che è frutto di una sedimentazione millenaria, appare piuttosto azzardato. Ma ciò che interessa approfondire qui non è tanto la bontà o meno di una valutazione di questo tipo, prevista fra l'altro dalla legge federale nell'ambito della revisione del PD<sup>8</sup>.

È per contro molto più 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". Pur non essendo un *unicum*, questa situazione rappresenta una peculiarità rispetto per esempio a cantoni quali Zurigo, Basilea e Ginevra, dove una cultura urbana era qualcosa di ben radicato già prima che in Svizzera si cominciasse a parlare di pianificazione nei termini conosciuti oggi, e cioè a partire dagli anni Sessanta.

<sup>8</sup> La Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT, articolo 9, capoverso 3) dice infatti che "di regola, i piani direttori sono riesaminati globalmente ogni 10 anni e, se necessario, rielaborati"; la relativa Legge cantonale di applicazione (LALPT) riprende questo principio all'articolo 23.



# CONCLUSIONI

## 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 territori di fondovalle e quello di vedere nella pianificazione urbanistica una necessaria premessa dello sviluppo urbano.

Nel 1950 la popolazione che risiedeva nei maggiori centri urbani del Cantone rappresentava il 30 %; quella che vive oggi negli agglomerati supera l' 80%. Tra il 1950 e il 1980 i lavoratori occupati nel terziario sono passati dal 39 al 65 % circa, mentre quelli occupati nel primario sono scesi dal 17 al 3%. Nel 2000 quasi l' 80% della popolazione attiva lavora nel terziario, mentre il primario rappresenta ormai solo il 2 %. Nelle aree di fondovalle, che rappresentano meno del 15% del territorio cantonale, vive ormai oltre l' 80% della popolazione e si ha più del 90% dei posti di lavoro. I proprietari di un veicolo a motore sono passati negli ultimi trent' anni dal 26 al 60%. Dalla metà degli anni Ottanta a quella degli anni Novanta la superficie costruita è aumentata del 14% (1773 ha).

Alla luce di questi dati appare evidente che 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"<sup>9</sup>.

A livello cantonale e locale la presa a carico di questa problematica spetta innanzi tutto all' ente pubblico, ma pure le associazioni, l' economia privata e naturalmente il singolo cittadino non possono sottrarsi a questa responsabilità. La loro coscienza ambientale, maturata nell' ultima generazione grazie ai movimenti ecologisti e verdi, è una necessaria premessa, ma non basta più. 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<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> 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](http://www.metropole-ch.ch)

<sup>10</sup> Il tema della *conoscenza e coscienza del territorio* era stato identificato quale pista metodologica principale della Revisione del PD negli studi svolti in questo ambito; in particolare in: "Orientamenti di ricerca per la revisione del Piano direttore cantonale di organizzazione del territorio. Rapporto all' indirizzo dell' UPD-SPU-DPT", agosto 2002, di Pier Giorgio Gerosa.

# CONCLUSIONI

Oggi ogni cittadino è consapevole di cosa significhi sprecare acqua o energia. L'idea che anche il suolo possa essere sprecato è invece meno radicata<sup>11</sup>. Potendo scegliere tra due sistemi di riscaldamento, a parità di costi ognuno sceglierebbe, consciamente, quello in grado di garantire i minori consumi energetici. Viceversa, potendo scegliere tra una casetta unifamiliare e un appartamento, sempre a parità di costi, in pochi sarebbero disposti, per coscienza o senso civico, a optare per il secondo, benché le differenze siano notevoli - in certi casi addirittura abissali - sia in termini di consumo di suolo che di consumo energetico<sup>12</sup>. Fare un passo di questo tipo significa evolvere da una coscienza ambientale verso 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.

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. Oggi la ricerca, ormai affannosa e sempre più difficile, di un angolo verde dove realizzare la propria dimora, non è espressione di amore per la natura, quanto piuttosto di rifiuto della città, delle sue attuali forme. Tale atteggiamento non reca benefici né all'una né all'altra, né tanto meno a chi vi abita. È per contro utile riconoscere nella città uno sforzo di razionalizzazione dell'uso dello spazio, delle risorse e dell'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. Dotarsi di una coscienza territoriale e di una cultura urbana significa sforzarsi di porre la questione dello sviluppo urbano in questi termini. E in questo senso i maggiori sforzi spettano inizialmente all'ente pubblico e alla scuola.

<sup>11</sup> Il problema del consumo di suolo è una delle maggiori preoccupazioni dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale - [www.are.ch](http://www.are.ch) - che ricorda come in Svizzera ogni secondo la superficie edificata aumenti di un metro quadrato al secondo. Vedi anche: <http://www.vlp-aspan.ch/files/flash/bodenverbrauch.swf>. Sempre secondo recenti studi dell'are (Ufficio federale per lo sviluppo territoriale), tra il 2000 e il 2003 le superficie edificata è aumentata più fortemente della popolazione residente.

<sup>12</sup> Divisione della pianificazione territoriale e Sezione della Pianificazione urbanistica, *Costi infrastrutturali e sviluppo del Comune. Scelte di gestione del territorio e ripercussioni sulle finanze comunali*, Supplemento alla Rivista "Dati - statistiche e società" anno IV - N.3 - settembre 2004.  
[http://www.ti.ch/DT/DPT/SPU/Temi/Pianificazione\\_territoriale/Doc/Costi.pdf](http://www.ti.ch/DT/DPT/SPU/Temi/Pianificazione_territoriale/Doc/Costi.pdf)



# CONCLUSIONI

## 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<sup>13</sup>. Il territorio ticinese offre la possibilità di creare un ambiente urbano diverso da 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. E il risultato si avvicinerebbe molto di più a quelle forme urbane tanto ripudiate e criticate, alimentando ulteriormente quel circolo vizioso di fuga verso spazi verdi sempre più lontani e rari.

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.

<sup>13</sup> In questo senso il lavoro svolto negli ultimi decenni è stato notevole. Si pensi, per non citare che qualche esempio, ai lavori svolti da Rossi, Consolascio e Bosshard negli anni Settanta sulla "Costruzione del territorio in Ticino", al più recente "Atlante dell' edilizia rurale" (a cura di Giovanni Buzzi), ai lavori di Pier Giorgio Gerosa e all' attività di ricerca dell' Accademia di Architettura di Mendrisio e della Scuola universitaria professionale (SUPSI). Il problema che si pone è piuttosto quello di ampliare e mettere in rete conoscenze e acquisizioni che spesso tendono a rimanere settoriali.

# CONCLUSIONI

## 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 - di tutti - 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. E se istintivamente la mente va agli spazi pubblici tradizionali - piazze, viali e giardini - 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.

Lo spazio attorno allo stadio, al cinema multisala, alla discoteca o alla palestra, quello dinnanzi alla scuola o all'ospedale, la "piazza" del centro commerciale o del supermercato. E poi i luoghi della mobilità e quelli di transizione da una modalità di trasporto all'altra: il posteggio, la fermata dell'autobus, la stazione, il nodo intermodale, l'incrocio, la rotonda, lo svincolo, la corsia autostradale, il marciapiede, la ciclopista. 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 - che alle nostre latitudini è buona o addirittura ottima - 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 spesso si trasforma e si riduce a uno spostarsi *tra* elementi urbani. Tale sensazione è meno acuta e può addirittura possedere delle qualità se vissuta dall'interno di un veicolo (meglio se il proprio). Ma a piedi il più delle volte diventa un'esperienza difficoltosa e sgradevole, se non addirittura impossibile o pericolosa; oppure insignificante, forse la peggiore delle opzioni in un'epoca in cui il bisogno di identità e di legame con il territorio appaiono prioritari, e in cui le preoccupazioni per le fasce d'età meno indipendenti - anziani e bambini - sono grandi.



foto: Bruno Pellandini



# CONCLUSIONI

## 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 aspetto ogni venti metri, ogni qualvolta 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

Si è già detto di come il Ticino abbia dovuto affrontare e ancora affronti un duplice sforzo di acquisire contemporaneamente una cultura urbana e una cultura del piano; sforzo che per importanza supera senz'altro quello disciplinare che ha visto, e in parte tuttora vede, contrapposti i fautori del piano e quelli del progetto, ovvero i difensori della disciplina della pianificazione da una parte e quelli del fare architettonico e urbanistico dall'altra<sup>14</sup>. Anche queste divergenze però non possono venir sottaciute o dimenticate in quanto il loro superamento è altrettanto necessario al fine di migliorare le modalità di intervento nel territorio, che non è soltanto l'obiettivo principale del Piano direttore e della sua revisione, ma un'ambizione dell'Amministrazione cantonale e in definitiva dell'intera società ticinese.

<sup>14</sup> Su questo dibattito si veda ad esempio l'intervento dell'arch. Aurelio Galfetti ad una giornata di studio dell'ASPAN in: ASPAN-Gruppo regionale Ticino, 1989, "Ticino Città Regione? Atti delle giornate di studio del 3 e del 10 novembre 1988 a Lugano-Trevano organizzate dall'ASPAN Gruppo Regionale Ticino".

# CONCLUSIONI

Effettivamente, e forse in Ticino più che altrove, la "cultura del piano", sostenuta dai pianificatori, si è sviluppata in contrapposizione a una "cultura del progetto" sostenuta in primis dagli architetti. Oggi si intravede lo sforzo per superare queste divergenze e ciò è fondamentale per almeno due motivi che parlano rispettivamente a favore dell' uno e dell' altro approccio. Da una parte è lecito affermare che in 25 anni di Legge federale sulla pianificazione 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 quindi evidente e 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.