

# Pianificazione cantonale in Ticino

Autor(en): **Zali, Claudio**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957818>

## **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.

**CLAUDIO ZALI**

Consigliere di Stato, Direttore  
del Dipartimento del territorio  
del Cantone Ticino.

Intervista a cura di Jordi Riegg e  
Giada Danesi, Redazione di COLLAGE.

Fotografo: Matteo Fieni

**Lo sfruttamento del territorio, la mobilità, il traffico e AlpTransit pongono molte questioni al Ticino di oggi e, soprattutto, sono temi cruciali sui quali la politica, gli esperti del territorio e la popolazione sono tenuti a riflettere per trovare delle alternative per il Ticino di domani.**

**COLLAGE (C): Onorevole Zali, come vede il Ticino all'orizzonte 2030–2050, dal punto di vista del territorio e della sua pianificazione?**

**CLAUDIO ZALI (CZ):** Quello che posso dire è che il Ticino del 2030–50 sarà frutto di decisioni a livello federale e cantonale che si prendono adesso. Io credo che questo sia un momento importante perché è un momento di svolta che è stato segnato da due importanti votazioni federali: la nuova legge sulla pianificazione territoriale e quella sull'iniziativa Weber sulle residenze secondarie. Un'indicazione importante della popolazione c'è stata, che sembra dire che quello che non vogliamo vedere è un Ticino e una Svizzera del 2030–50 che sia la prosecuzione di una delle politiche che sono state attuate negli ultimi 30 anni. Dobbiamo gestire il poco spazio che abbiamo, consumarne e questo è diventato un problema: non ne abbiamo più da consumare, già ne abbiamo ipotecato... Voi vedete ancora del terreno libero, ma quel terreno libero ha già scritto sopra «Qui si potrà costruire» e questo ha conferito dei diritti a delle persone.

**C: Non c'è il rischio che i comuni potrebbero vedere, in tutto questo, una limitazione della loro autonomia?**

**CZ:** La pianificazione non può essere semplicemente un esercizio comunale, coordinato in qualche modo dal cantone, perché il cantone non può coordinare ugualmente se non ha la facoltà di prendere delle decisioni incisive. Questa frammentazione eccessiva della facoltà di pianificare è un problema. D'altronde, il Ticino degli ultimi 15 anni è caratterizzato da una forte riduzione del numero dei suoi comuni e scenderà ancora. Quindi, se facciamo un esercizio urbanistico, un esercizio di stile paesaggistico, evidentemente dobbiamo prescindere dai confini comunali. Io sono disposto a lavorare per una maggiore assunzione di questa responsabilità da parte del cantone, e in parte già lo sto facendo, almeno per quello che riguarda le zone strategiche a livello cantonale, come possono essere le zone industriali o le zone commerciali, che non possono essere pianificate comune per comune nell'interesse di un basso moltiplicatore, ma vanno viste riguardo all'accessibilità e alle vie di comunicazione principali e la creazione del minor traffico possibile di veicoli pesanti e leggeri sul territorio.

**C: Crede siano necessari grandi cambiamenti di mentalità e nella struttura dell'organizzazione della pianificazione?**

**CZ:** Io credo che i cittadini abbiamo già dato delle indicazioni e ora la classe politica deve prenderne atto e avere una maggiore consapevolezza che il territorio è una risorsa limitata e ne abbiamo già attinto in maniera importante. Il che non vuol dire che non costruiremo più nulla. Le città del futuro vanno costruite con maggiore densificazione e sviluppo verticale. Non si può continuare a usare i prati che ci son rimasti per farci casette unifamiliari su lotti da 400 m<sup>2</sup>. È un modello di sviluppo che non ci possiamo più permettere.

**C: Secondo lei, quali potrebbero essere le leve per incentivare uno sviluppo più adatto al territorio?**

**CZ:** Se vogliamo essere un po' sognatori, guardando avanti, almeno a Lugano, vedo un inizio di una fase in cui si costruisce in verticale, perché è poi quello che stanno facendo tutte le città moderne di un certo livello. Cominciano a pensare a un concetto di skyline, di centro qualificato, solitamente più delle attività di servizi che non della residenza, in cui si costruisce in verticale. La densificazione è la soluzione per quello che riguarda l'abitativo, poi c'è tutto quello che è commerci e industria. Sarebbe auspicabile ridurre queste riserve che sono già disponibili e sovradimensionate.

**C: Lei come vede AlpTransit per il Ticino?**

**CZ:** Sarò magari un po' controcorrente, ma fatico a vedere AlpTransit – inteso come la galleria di base del Gottardo – come qualcosa che cambierà profondamente le nostre abitudini insediative o lavorative. Per me il vero salto epocale è la galleria di base del Ceneri. È quello che cambia le abitudini di base in Ticino; è quello che permette di dire che l'era dell'automobile, non è che tramonta dalla sera alla mattina, ma esiste a questo punto un'alternativa più razionale e veloce per gli spostamenti, almeno per quelli da conglomerato a conglomerato, per il collegamento per chi è sulla linea ferroviaria. Una valle laterale avrà comunque sempre dei problemi, perché dovrà fare interscambio.



#### MATTEO FIENI

Classe 1976, vive e lavora tra Lugano e Zurigo. Frequenta l'Istituto Europeo di Design di Milano (IED) dedicandosi però già alla fotografia con un approccio autodidattico. Tra i riconoscimenti ricevuti: lo Swiss Photo Award ottenuto con «Good morning, Lugano», edizione 2012 (Ticinosette 2012, 5: 39–45). Il 2012 coincide con il periodo in cui Matteo Fieni (M.F.) si disiscrive dagli studi in comunicazione e giornalismo all'Università della Svizzera Italiana che gli hanno permesso di sviluppare strumenti analitici strategici che conferiscono maggiore incisività alla sua ricerca. Viene premiato come «Artista dell'anno 2013» presso la Fondazione Bally per la Cultura con «Ritratti Metropolitani», un filone che dal 2010 lancia una silenziosa critica rivolta all'omologazione della fotografia. Percorso rivelatosi utile all'etnografia, segna degli approfondimenti teologici tra concetti di iconoclastia e iconodulia fondamentali per la sua politica creativa. Attraverso l'interesse portato alla tematica della privatizzazione all'epoca della fotografia di massa con «Art. 21 – Privacy-Free Zone», M.F. usa la fotografia come medium per collegare giurisprudenza e arte contemporanea. L'ecllettismo di M.F. lo conduce verso un proprio concetto espositivo denominato «Camera F» per presentare le sue ultime ricerche inedite, attualmente più urbano- astratte con «Pedestrian flow» o attraverso discorsi architettonici estremamente estetici con «Musical Landscapes» e derive cyberpunk/avantpop alla Philip K. Dick con «Barcodes».





**C:** All'interno del Ticino cosa si può fare per ridurre l'utilizzo dell'automobile?

**CZ:** Bisogna mettere a disposizione delle alternative credibili. Un'infrastruttura come la galleria di base del Ceneri contribuisce a questo discorso. L'obbligo della politica è di capire che il trasporto pubblico necessita sostegno, investimenti importanti e costi di gestione altrettanto importanti. Sto per chiedere un piccolo esame di maturità ai Ticinesi, ho proposto una tassa che va a gravare i grandi generatori di traffico a favore del trasporto pubblico. È stata prontamente referendata da questi grandi generatori di traffico medesimi, che evidentemente non tollerano ingerenze nel loro modo di condurre i loro affari, che è legittimo.

**C:** Qual è quindi la sua opinione sulla visione che vede la creazione di nuove strade come soluzione al traffico?

**CZ:** Io non sono contrario alla creazione di nuove strade laddove ritenuto necessario. Il problema è che questo costa un'immensità di denaro che richiede tempi di pianificazione, progettazione ed esecuzione talmente lunghi che io non posso dire oggi ai cittadini: «Guardate, facciamo una nuova strada, ci vogliono 20 anni». Io non sono ideologicamente contrario alla costruzione di nuove strade o al cambiamento di quelle esistenti, ma mi rendo conto che non è una soluzione praticabile in tempi ragionevoli, proprio per il sovrapporsi di tempi tecnici e giuridici, forse anche per la grande quantità di democrazia che noi abbiamo legata alla fase di pianificazione, progettazione, esecuzione e finanziamento.

**C:** Per ciò che concerne gli spazi verdi e il paesaggio, in che modo vede una pianificazione sostenibile?

**CZ:** Io cerco di battermi per ogni m<sup>2</sup>. Il comparto Valera è un simbolo della nostra battaglia. È un'area (ubicata nel comune di Mendrisio, n.d.r.) che strappo a una possibile pianificazione con 50 mila m<sup>2</sup> ancora di commerci e industrie. È un po' il mio personale punto di svolta nella mia attività di pianificatore in questo cantone per salvaguardare il verde: pensare a un altro tipo di sviluppo e metterlo concretamente in pratica.

**C:** Non si può che cercare di aggiustare ciò che deriva dalle visioni differenti del passato?

**CZ:** Immaginate se devo comprare un capannone dismesso, deindustrializzare la zona, raderlo al suolo e ripristinare territorio, ma dove lo faccio? Lo faccio ai margini di una zona? Nella zona di Muzzano, guardavo se posso salvare del verde. Se c'è un punto non costruito in mezzo a 10 capannoni, quello diventerà un capannone ed è giusto che sia così. Ai margini, tuttavia, c'è ancora margine per togliere delle strisce che non sono ancora state edificate, sarebbe bello toglierle dalla pianificazione e salvarle. Ma tutto questo richiede soldi che non ho. Durante il mio mandato abbiamo adottato una legge sulla compensazione dei vantaggi. Finora ricevere terreno edificabile era una «vincita alla lotteria», che a livello comunale poteva essere dettata dai buoni rapporti politici che il singolo proprietario aveva, comunque arricchiva una persona dalla sera alla mattina, senza compenso. Avrò senso nella misura in cui è stata prevista anche per l'aumento d'indice e quello diventerà effettivo sicuramente. Nell'una o nell'altra pianificazione locale, qualche soldo entrerà. Però questi sono i soldi che io dovrei avere a disposizione per queste visioni pianificatorie, in cui io spendo per non costruire nulla, spendo per togliere le brutture, spendo per demolire e ricostruire o spendo per demolire e non ricostruire nulla!

**C:** Oggi ci sono giovani, la nuova generazione politica, che hanno un pensiero ancora molto legato ai piccoli interessi economici di ciascuno. Cosa ne pensa?

**CZ:** Forse il mio vantaggio è che non sono più così giovane e posso recuperare certi valori. Magari anch'io a 30 anni avrei detto: «Lo sviluppo economico è importante e dell'ambiente chi se ne frega», poi magari dopo, ci sono delle fasi di evoluzione in una vita, in cui magari uno pensa anche ai suoi figli e a cosa li lascerà al di là di un conto in banca. Io quando vedo un prato mi dispiace vedere che dopo lì si farà una costruzione, perché non ne abbiamo più.

## ÜBERSETZUNG *Raumplanung im Kanton Tessin*

*Bei den Themen Bodennutzung, Mobilität, Verkehr und NEAT stellen sich aktuell für den Kanton Tessin viele Fragen, bei denen insbesondere die Politik, die Fachexperten und die Bevölkerung gefordert sind, Antworten und Alternativen für die künftige Entwicklung des Tessins zu finden.*

**COLLAGE (C):** *Regierungsrat Claudio Zali, wo sehen Sie den Kanton Tessin 2030–2050 in Bezug auf die Bodennutzung und deren raumplanerischen respektive haushälterischen Umgang?*

**CLAUDIO ZALI (CZ):** *Was ich sagen kann, ist, dass der Kanton Tessin in den Jahren 2030–50 das Ergebnis von Entscheidungen sein wird, die heute auf kantonaler und nationaler Ebene gefällt werden. Ich glaube, dass wir uns heute in einer wichtigen Phase befinden, in einer Phase des Umbruchs, die von zwei bedeutenden Abstimmungen auf Bundesebene geprägt ist: Die neue Gesetzgebung für die Raumplanung und die Abstimmung der Initiative Weber, die sogenannte Zweitwohnungsinitiative. Die Bevölkerung hat damit einen wichtigen Richtungsentscheid gegeben; es scheint so, als würde die Bevölkerung nicht eine Fortführung der aktuellen und der Politik der vergangenen 30 Jahre für das Tessin und die Schweiz 2030–50 sehen wollen. Wir müssen haushälterisch mit den begrenzten Bodenressourcen umgehen. Noch mehr Boden für die Nutzung freizugeben ist schlicht nicht möglich. Ihr seht vielleicht noch «freien» Boden, aber auf diesem steht bereits «Hier kann gebaut werden». Und von diesem Recht werden gewisse Personen profitieren können.*

**C:** *Besteht nicht die Gefahr, dass die Gemeinden in all dem eine Einschränkung ihrer Autonomie sehen?*

**CZ:** *Die Raumplanung kann nicht einfach eine kommunale Angelegenheit bleiben, die irgendwie mit den kantonalen Anliegen koordiniert wird. Der Kanton kann nicht koordinierend wirken, wenn er nicht befugt ist, wirkungsvolle Entscheide zu fällen. Die exzessive Fragmentierung der Raumplanung ist ein Problem. Im Übrigen ist eine starke Reduktion der Anzahl an Gemeinden charakteristisch für das Tessin der letzten 15 Jahre. Also, wenn wir uns Gedanken über die Entwicklung der Landschaft und des urbanen Raumes machen, müssen wir über die Gemeindegrenzen hinausdenken. Ich bin bereit, mich für eine stärkere Übernahme der Verantwortung vonseiten des Kantons einzusetzen. Ich mache es teilweise bereits heute, wenn es um kantonal bedeutsame strategische Zonen geht. Das kann zum Beispiel dann der Fall sein, wenn Industriezonen*

oder Zonen für kommerzielle Nutzungen betroffen sind, die nicht von einzelnen Gemeinden geplant werden können, weil übergeordnete Fragestellungen wie Erschliessungsmöglichkeiten, die Minimierung des Privat- und Anlieferungsverkehrs mit schweren Fahrzeugen im Vordergrund stehen.

**C:** **Glauben Sie, dass grosse Veränderungen der Mentalität und der Organisation in der Raumplanung nötig sein werden?**

**CZ:** Ich glaube, dass die Bevölkerung bereits vorgegeben hat, in welche Richtung es gehen soll. Es ist die Aufgabe der Politik, diese Vorgaben zu berücksichtigen und der Tatsache Rechnung zu tragen, dass der Boden eine limitierte Ressource ist. Das heisst aber nicht, dass wir nicht mehr bauen werden. Die Städte der Zukunft müssen dichter und stärker in die Vertikale gebaut werden. Wir können nicht mehr unsere Landwirtschaftsflächen nutzen, um Einfamilienhäuser auf 400 m<sup>2</sup> grossen Parzellen zu bauen. Das ist ein Lebensmodell, das wir uns nicht mehr leisten können.

**C:** **Welche Massnahmen sind aus Ihrer Sicht sinnvoll für eine nachhaltigere Entwicklung des Bodens?**

**CZ:** Wenn wir ein bisschen visionär sein wollen und in die Zukunft schauen, dann sehen wir zumindest in Lugano den Beginn einer Phase, in der auch in die Vertikale gebaut wird. Es ist schliesslich auch das, was moderne Städte ab einer gewissen Grösse tun müssen. Wir müssen an ein Skyline-Konzept denken, an aufgewertete Zentren, die vornehmlich für Dienstleistungen und weniger für das Wohnen gedacht sind. Die Verdichtung ist eine Lösung für die Wohn- und Dienstleistungszonen. Dann gibt es noch die Industrie und das Gewerbe. Es wäre wünschenswert, die übergrossen Reserven für diese Nutzungen zu reduzieren.

**C:** **Wie sehen Sie die NEAT in Bezug auf das Tessin?**

**CZ:** Ich habe eine etwas gegensätzliche Meinung, aber mir bereitet es Mühe, die NEAT – den Basistunnel durch den Gottard – als etwas zu sehen, das unsere Wohn- und Arbeitsweise grundlegend verändern wird. Für mich ist der Basistunnel durch den Monte Ceneri viel entscheidender. Dieser wird unsere Gewohnheiten verändern; er ist es, der uns eine sinnvolle und schnellere Alternative zum Auto ermöglicht, zumindest für alle in Bahnnähe, die sich von der einen Agglomeration zur anderen bewegen möchten. Für die Bevölkerung der Seitentäler wird es weiterhin Probleme geben, da sie umsteigen müssen.

**C:** **Was ist innerhalb des Tessins zu tun, um den Autoverkehr zu reduzieren?**

**CZ:** Wir müssen ernsthafte Alternativen schaffen. Eine Infrastruktur wie der Basistunnel durch den Monte Ceneri ist eine solche Alternative. Die Politik muss einsehen, dass der öffentliche Verkehr gefördert werden muss, dass hierfür grosse Investitionen für die Infrastruktur und ebenfalls grosse Ausgaben für den Betrieb und Unterhalt notwendig sind. Ich werde die Tessiner Bevölkerung in dieser Hinsicht einem Test unterziehen. Ich habe eine Steuer vorgeschlagen, welche die grossen verkehrsintensiven Einrichtungen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs belasten. Prompt wurde das Referendum von den Verursachern ergriffen, die natürlich nicht tolerieren, dass man ihnen vorschreibt welche Art der Mobilität sie wählen sollen. Was durchaus nachvollziehbar ist.

**C:** **Wie stehen Sie zur Idee / zu der Überlegung, dass neue Strassen geschaffen werden müssen, um Verkehrsprobleme zu lösen?**

**CZ:** Ich bin nicht gegen neue Strassen, die notwendig sind. Das Problem ist aber, dass diese neuen Strassen sehr viel kosten und eine lange Zeit für die Planung beanspruchen. Ich kann der Bevölkerung nicht sagen «Schaut, wir bauen eine neue Strasse, wir brauchen hierfür 20 Jahre». Ich bin nicht aus Überzeugung gegen neue Strassen oder gegen eine Veränderung der bestehenden, aber ich bin mir bewusst, dass die Planung und Ausführung solcher Vorhaben nicht innert nützlicher Frist vonstatten gehen. Bedingt auch durch die starke Demokratisierung der Prozesse von der Planung, über die Projektierung und Ausführung bis zur Finanzierung.

**C:** **Wie sehen Sie eine nachhaltige Planung bezüglich Grünräumen und Landschaft?**

**CZ:** Ich versuche mich für jeden m<sup>2</sup> einzusetzen. Valera ist ein Symbol für unseren Kampf geworden. Das ist ein Areal (in der Gemeinde Mendrisio, Anm. d. Red.), das ich einer Planung für eine 50'000 m<sup>2</sup> grosse Gewerbefläche entzogen habe. Dies stellte für mich einen persönlichen Wendepunkt in meiner Aktivität als Regierungsrat, der sich für die Rettung unserer grünen Zonen einsetzt, dar: der Glaube an alternative Entwicklungsmöglichkeiten und diese in der Praxis umsetzen.

**C:** **Ist es nicht möglich, die Fehler, die in der Vergangenheit gemacht wurden, zu reparieren?**

**CZ:** Stellt euch vor, ich könnte eine verlassene Industriebrache kaufen, diese abreißen und umzonen. Aber wo kann ich das machen? In der Zone von Muzzano habe ich geprüft, ob ich etwas Grün retten kann. Wenn es einen unverbauten Ort inmitten einer Industrie- und Gewerbezone gibt, dann wird dieser auch verbaut und das ist richtig so. In den Randbereichen gibt es aber noch unverbaute Flächen, die der Planung entzogen und somit erhalten werden könnten. Es wäre schön, wenn das gelingen würde. Aber hierfür ist sehr viel Geld notwendig, das ich nicht habe. Während meiner Legislatur haben wir ein Gesetz für die Kompensation der Mehrwertschöpfung entworfen. Bisher war der Erhalt von Bauzonen nach einer Umzonung für den Grundeigentümer vergleichbar mit einem Lotteriegewinn, der durch gute Beziehungen zur lokalen Politik begünstigt wurde. Zumindest wurden die Grundeigentümer über Nacht bereichert, ohne hierfür eine Gegenleistung erbringen zu müssen. Mit dem neuen Gesetz werden nun Einnahmen generiert. Dieses Geld benötige ich aber, um die hässlichen Verbauungen in unserem Kanton ersatzlos abzureissen oder aber abzureissen und neu zu überbauen.

**C:** **Eine junge politische Generation im Tessin unterstützt die wirtschaftlichen Bedürfnisse einzelner Interessengruppen. Was denken Sie darüber?**

**CZ:** Vielleicht ist mein Vorteil, dass ich nicht mehr sehr jung bin und dass ich dadurch bestimmte Werte wiederaufnehmen kann. Vielleicht habe auch ich einst mit 30 gesagt «Wachstum und die wirtschaftliche Entwicklung sind wichtig, was kümmert uns die Umwelt». Später kommen aber Phasen, in denen man sich die Frage stellt, was man seinen Nachkommen ausser einem Bankkonto hinterlassen will. Wenn ich heute eine Wiese sehe, tut es mir weh, daran zu denken, dass diese überbaut werden soll, dies, weil wir nicht mehr viele davon haben.