

WOW!

Urbanizzazione

Non dimenticare le persone
Organizzare il territorio urbano
Se le stazioni diventano anguste

SATW

Schweizerische Akademie der Technischen Wissenschaften
Académie suisse des sciences techniques
Accademia svizzera delle scienze tecniche
Swiss Academy of Engineering Sciences

Con un concorso



Ogni secondo in Svizzera viene edificato un metro quadrato di superficie agricola.
La prima linea di tram della Svizzera fu inaugurata nel 1862 a Ginevra. A quel tempo le carrozze erano trainate da cavalli.
Tre quarti della popolazione svizzera vive in città ed agglomerati. La loro superficie complessiva ammonta a meno di un quarto del paese.
Il numero minimo di abitazioni libere si ha nelle città di Zurigo, Losanna e Ginevra.
Nel 2011 sono stati oltre 400 000 i passeggeri che hanno attraversato giornalmente con la S-Bahn il confine della città di Zurigo. Si tratta di una cifra di due volte e mezzo superiore rispetto al 1990.
Ogni persona residente in Svizzera compie ogni giorno, in media, un percorso di 36,7 chilometri. Considerando i tempi di attesa e le coincidenze è necessaria un'ora e mezza di tempo.
Nelle ore di punta al mattino e alla sera la S-Bahn di Zurigo trasporta circa il triplo dei passeggeri rispetto a tutto il resto della giornata.
Nel canton Ticino ci sono 620 auto ogni 1000 abitanti. Nel cantone di Basilea città, invece, le auto sono solo 360.
Il 40% di tutte le distanze percorse rientra nel traffico del tempo libero.





- ▲ Nel quartiere di Erlenmatt di Basilea presso il Badischer Bahnhof sorgerà un nuovo progetto edilizio.
- La finalità del progetto è quella di creare un quartiere urbano vivace, mediante un suo utilizzo misto.



Non dimenticare le persone

Nelle nostre città vivono sempre più persone. Cambia così anche il volto della città: in molti luoghi vengono edificate aree poco utilizzate. Infatti, non sempre da punti di sviluppo nevralgici promettenti nascono quartieri cittadini animati.

La città attira: negli ultimi dieci anni sempre più persone sono state attratte dalla città, con evidenti conseguenze. Sono spuntati progetti di sviluppo in molti luoghi, non solo a Zurigo, con i suoi quartieri in forte espansione a ovest e a nord. A Basilea, ad esempio, presso il Badischer Bahnhof (la stazione ferroviaria tedesca) è nato un nuovo quartiere; a Berna, con i due punti nevralgici di sviluppo di Wankdorf e Ausserholligen sono state costruite nuove abitazioni e un'area industriale; a Ginevra è cambiato il panorama cittadino, grazie ai grandi progetti edilizi di «Praille Acacias Vernets» e «La Chapelle – Les Sciers».

La varietà attrae

«La tendenza all'urbanesimo è di piena attualità», così sintetizza Christian Schmid, professore presso il Dipartimento di Architettura dell'ETH di Zurigo. In qualità di geografo e sociologo, egli studia come vive la gente nelle città e quali fattori rendano la vita urbana degna di essere vissuta. «Nelle città si cerca la vitalità,

la varietà, gli incontri con altre persone», spiega il professore. «Tutto questo non può nascere in modo spontaneo». La vitalità e gli scambi non si possono ottenere con la forza, ma si possono promuovere tramite un'adeguata pianificazione. «Ciò che attrae di una città è la varietà degli stili di vita in uno spazio tutto sommato ristretto. E sono necessari i centri, dove persone di diversa estrazione e con diverse esigenze si possano incontrare».

Spazi liberi e luoghi di incontro

A tale riguardo Schmid ha un'opinione piuttosto negativa sui quartieri cittadini di recente progettazione: «Non si pensa ancora abbastanza a come le persone vivono, a come vivono insieme la quotidianità». Per esempio per i giovani mancano spesso gli spazi liberi dove potersi esprimere. «Si lasciano sempre meno possibilità alle persone di lasciare la propria impronta nello spazio urbano». Sono diversi i fattori che contribuiscono a ciò: case sempre più simili tra loro; facciate poco invitanti e «contro ogni ten-

zione di appropriazione» come evidenzia Schmid; spazi esterni strutturati fin nel minimo dettaglio. «Se non riusciamo a creare spazi liberi e luoghi di incontro invitanti, sarà impossibile pensare di far nascere quella gioia di vivere urbana che auspichiamo».

Schmid è convinto che anche i trasporti pubblici possano fornire un contributo importante. «Da un lato vivacizzano lo spazio pubblico e dall'altro, con le stazioni, offrono l'occasione di creare luoghi centrali, dove le persone possono incontrarsi». Anche da questo punto di vista Schmid è solo parzialmente soddisfatto della pianificazione urbanistica attuale: «Se si costruiscono linee nuove, si sfruttano sempre meno le possibilità di edificabilità urbana», afferma Schmid. «Treni, tram e autobus non sono semplicemente mezzi di trasporto meccanici. Sono anche un elemento dell'architettura urbanistica, che può essere usato in modo mirato, per promuovere la vitalità che molte persone cercano in una città».

Aumentano le esigenze

«Densificazione» è la parola magica dei progettisti urbani, quando si chiede loro come collocare la popolazione in aumento nelle città. In altre parole: lo spazio a disposizione deve essere utilizzato meglio, ad esempio con edifici più alti e meno superfici non edificate. Tra il 2000 e il 2009, solo a Zurigo sono sorte abitazioni nuove per una superficie di circa 1,5 milioni di metri quadrati. Due terzi di questa superficie sono stati ricavati dalla densificazione, utilizzando vecchi edifici industriali e commerciali o sostituendo gli edifici esistenti con altri di maggiori dimensioni. In questo modo si è riusciti a far fronte all'aumento della popolazione senza aumentare lo sfruttamento dei terreni.

Peraltro, un tempo a Zurigo vivevano molte più persone di oggi, anche se allora erano ancora numerose le industrie e i laboratori presenti nel cuore della città. All'inizio degli anni Sessanta Zurigo ha avuto fino a 440 000 abitanti, circa 50 000 in più rispetto ad oggi. Poiché negli anni seguenti, sempre più persone lasciarono la città, il numero di abitanti si ridusse a 350 000 nel 1990. Ora la tendenza si è invertita: la città è di nuovo in crescita.

Tuttavia, le esigenze delle persone sono aumentate: solo negli ultimi dieci anni il fabbisogno abitativo pro capite è aumentato da 40 a 42 metri quadrati. Questo vuol dire che quasi la metà delle superfici abitabili che abbiamo costruito negli ultimi dieci anni non ci servirebbe, se lo spazio abitativo pro capite fosse lo stesso di 10 anni fa.



Prime Tower, Zurigo

Dal 2011 l'edificio più alto della Svizzera si trova a Zurigo: è la Prime Tower, dall'altezza di 126 metri. In quell'area saranno costruiti altri grattacieli nei prossimi anni.

Meseturm, Basilea

La Meseturm di Basilea, inaugurata nel 2003 è, con i suoi 105 metri, il secondo edificio più alto della Svizzera.

Tour Bel-Air, Losanna

La Tour Bel-Air fu inaugurata nel 1932 e con i suoi 68 m è il più vecchio 'vero' grattaciolo della Svizzera.

Cité du Lignon, Ginevra

Del grande insediamento della Cité du Lignon fanno parte due grattacieli discoidali e, con i suoi 980 m, l'edificio più lungo della Svizzera. Questo centro residenziale fu costruito tra il 1962 e il 1971 e in origine avrebbe dovuto ospitare 10 000 persone.

Hochzwei, Allmend Lucerna

Le due torri d'abitazione Hochzwei sull'Allmend di Lucerna sono abitate dall'autunno 2012. Si tratta degli edifici più alti della Svizzera centrale.

Grattaciolo Roche, Basilea

Con un'altezza di 178 metri, il prestigioso edificio dell'azienda farmaceutica Roche sarà presto il più alto edificio della Svizzera.

© F. Hoffmann-La Roche Ltd.

Nuove torri per il paese

I grattacieli hanno avuto per lungo tempo una pessima fama in Svizzera. Le cose sono un po' cambiate negli ultimi anni. In molte città sorgono imponenti grattacieli, nelle posizioni più favorevoli, che sono in grado di modificare notevolmente l'immagine delle città.

La Svizzera cresce in altezza: non solo a Zurigo, dove oggi con la «Prime Tower» abbiamo il più alto edificio della Svizzera, ma anche in molte altre località le case tendono sempre più ad arrivare al cielo. I grattacieli da noi stanno godendo di un vero e proprio boom, dopo che la popolazione era stata per lungo tempo scettica nei loro confronti.

Insedimenti in periferia

Le origini della costruzione di grattacieli in Svizzera risalgono agli anni Trenta. Nel 1932 fu aperto a Losanna il «Bel-Air-Metropole», il primo vero grattaciolo della Svizzera che, all'epoca, con i suoi quasi 70 metri di altezza, attirò moltissima attenzione. Anche altrove furono costruiti edifici all'epoca imponenti, come il Walcheturm di dieci piani a Zurigo. Il vero e proprio boom dei gratta-

cieli si affermò tuttavia solo negli anni Sessanta. Insediamenti come il Lochergut o le Hardau-Türme a Zurigo, il Tscharnergut di Berna o il grande insediamento della «Cité du Lignon» nel sobborgo ginevrino di Vernier furono realizzati come nuova forma di edifici abitativi sociali. Anche il grattaciolo Sulzer di Winterthur sorse in quel periodo; con un'altezza di 92 metri fu il più alto edificio della Svizzera, fino al 2003.

Questi nuovi edifici, tuttavia, non erano particolarmente apprezzati dalla popolazione. Furono costruiti essenzialmente nelle periferie, lontano dalle strutture in espansione della città e avevano una fama sempre peggiore, perché all'interno di questi insediamenti sorgevano spesso tensioni sociali. Negli anni successivi non si parlò quasi più di grattacieli in Svizzera.

Le cose sono cambiate a partire dalla fine degli anni Novanta. I grattacieli sono diventati nel frattempo una possibilità ideale per sfruttare al meglio lo spazio presente nelle città. A differenza delle precedenti costruzioni ai margini delle città, oggi i grattacieli sono solitamente edifici realizzati in ottime posizioni. Tra questi si possono ricordare il secondo edificio più alto della Svizzera, la Meseturm di Basilea, alta 105 metri, oppure la già citata «Prime Tower» e la «Mobimo Tower» inaugurata di recente, a Zurigo, le due torri «Hochzwei», alte rispettivamente 88 e 77 metri, vicino allo stadio dell'Allmend di Lucerna, o ancora i grattacieli «City West» a Coira. Nel centro di Basilea sta sorgendo un altro prestigioso edificio: il grattaciolo dell'azienda farmaceutica Roche, che raggiungerà un'altezza di 178 metri.

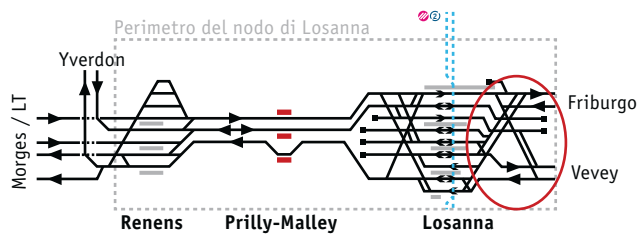
Finanziamento difficile

La nuova euforia per i grattacieli ha contagiato anche le località più piccole: ad Olten, Dübendorf, Wabern e Stans vi sono progetti per edifici

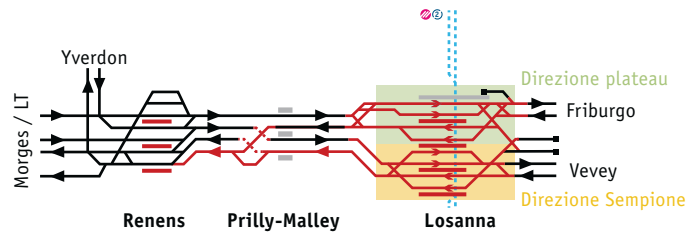
che si svilupperanno in altezza. Tuttavia, parecchi di questi progetti sono già stati abbandonati, perché i grattacieli, a causa della loro particolare gestione dei costi, non potrebbero essere gestiti in modo redditizio in queste aree. Anche tra architetti e urbanisti i grattacieli rappresentano una questione controversa. Mentre per alcuni i grattacieli rappresentano la forma costruttiva in linea con i nostri tempi, altri li vedono come oggetti impressionanti, in netto contrasto con l'aspetto architettonico delle città.

Anche la popolazione ha un atteggiamento sempre ambivalente nei confronti dei grattacieli. Questo è dimostrato non solo dal grattaciolo progettato sulla Schatzalp nei pressi di Davos, ma anche dal progetto «3Land» presso il porto di Basilea. Il progetto, una specie di «mini-Manhattan» sull'ansa del Reno, scatenerà accese discussioni, in una città che peraltro ha sempre affrontato in modo positivo la costruzione di edifici moderni.

Il nodo di Losanna
Situazione attuale



Il nodo di Losanna
All'orizzonte 2020-2050



L'orario cadenzato: una ricetta di successo

Forse l'hai già notato: i treni delle FFS entrano sempre allo scoccare di ogni ora (o mezz'ora) nelle principali stazioni svizzere e partono all'inizio dell'ora (o della mezz'ora) successiva. Questo è possibile perché i tempi di percorrenza tra le città principali della Svizzera sono all'incirca di un'ora. I collegamenti possono quindi essere armonizzati e i tempi di attesa in stazione ridotti al minimo. Tutto l'orario è allestito considerando questi punti cruciali, detti hub, sui quali si concentrano le FFS anche per la costruzione della rete e dell'infrastruttura.

Come le FFS mantengono fluido il traffico sui nostri binari

I trasporti pubblici nell'area di Losanna-Ginevra hanno avuto un forte incremento negli ultimi anni. Per evitare che il nodo ferroviario di Losanna rimanga intasato, è necessario adattare gli orari, costruire nuovi binari e cavalcavia, rinnovare le cabine di manovra e usare treni di maggiore capacità.

La «Métropole Lémanique», l'area economica intorno ai due centri principali di Ginevra e Losanna, con i suoi 1,2 milioni di abitanti è, insieme all'area metropolitana di Zurigo, la regione più attiva della Svizzera. Quest'area attira persone dal resto della Svizzera e dall'estero, tanto che, in base ad una previsione demografica, entro il 2030 nel cantone di Vaud e in quello di Ginevra vi sarà un aumento della popolazione di 300 000 unità. Poiché la superficie abitabile nelle città è limitata, la maggior parte dei nuovi arrivati va a vivere in campagna o nell'agglomerato, spostandosi in auto o in treno verso il posto di lavoro. Tra Losanna e Ginevra le FFS trasportano attualmente 50 000 passeggeri al giorno. 37 000 utilizzano la rete «Réseau express régional vaudois» (RER), che è l'equivalente della TILO e della S-Bahn nel

cantone di Vaud. Gli altri 11 000 utilizzano la rete di trasporto ferroviario regionale di Ginevra. «Calcoliamo che la richiesta di spostamenti in treno tra Ginevra e Losanna raddoppierà entro il 2030», afferma Bernard Knupfer, responsabile dello sviluppo della rete FFS nell'area Ginevra/Losanna.

Treni lunghi 400 metri e binari supplementari

Affinché questa richiesta non superi troppo presto l'offerta, Knupfer ha cominciato sette anni fa, insieme con il suo team, a progettare la costruzione della stazione di Losanna. È partito da un progetto di base già esistente, che consiste in un modello di sviluppo dell'intera rete ferroviaria svizzera, la più usata al mondo, entro il 2050. Obiettivo principale del progetto era di raddoppiare entro il 2030 i posti a sedere tra Losanna e

Ginevra. Per questo, a partire da dicembre 2015 gli attuali treni tra Zurigo e Ginevra saranno sostituiti con i nuovi «Duplex Grandes Lignes». Si tratta di treni Bombardier a due piani, lunghi 400 metri, che sono in grado di trasportare fino a 1300 passeggeri. I marciapiedi dovranno essere prolungati e dovranno essere rinnovate sia le cabine di comando per le manovre di scambio, sia il comando dei segnali. Contemporaneamente, tra Losanna e Renens saranno posati nuovi binari, in modo da avere in futuro 4 binari a disposizione sull'asse Losanna-Renens.

Il progetto «Léman 2030» è una sfida anche per l'allestimento degli orari. Nel futuro a Losanna sosteranno in stazione ogni mezzora treni lunghi 400 metri. È necessario quindi ricalcolare l'occupazione dei binari e i collegamenti, cosa che dovrà avvenire a livello centralizzato con simulazioni al computer. Le FFS sono famose per il loro orario cadenzato simmetrico (vedi riquadro). Per aumentare ulteriormente ritmo e frequenza dei

collegamenti, i treni dovranno poter partire anche contemporaneamente dalla stazione, senza però correre il rischio di una doppia occupazione dei binari disponibili. Per questo è stato necessario realizzare un nuovo sistema di scambi a doppio livello tra Prilly-Malley e Renens, cioè una sorta di cavalcavia ferroviario con un binario supplementare.

Consideriamo i confinanti nella progettazione

La pianificazione infrastrutturale e l'organizzazione degli orari non basterebbero più oggi per realizzare un progetto come «Léman 2030». Per ampliare la stazione dovranno essere abbattute cinque case d'abitazione. All'inizio chi vi abitava si è opposto per poter salvare la propria casa. In conseguenza di ciò le FFS sono tuttavia riuscite, discutendone insieme, ad offrire alternative valide. «Solo se tutte le parti sono coinvolte dall'inizio è possibile un'implementazione efficiente di un tale progetto», afferma oggi convinto Knupfer.



La stazione Zurigo Hardbrücke si trova al centro del quartiere di Zurigo Ovest, in forte espansione.



▲ Un obiettivo importante per il rinnovamento è la messa in rete con il traffico locale di autobus, tram e biciclette.

► I marciapiedi attuali sono troppo stretti per poter far fronte al futuro flusso di passeggeri.



Una nuova stazione per Zurigo

La stazione di Zurigo Hardbrücke sarà presto una delle sette stazioni più grandi della Svizzera. Per poter far fronte ad un ulteriore flusso di passeggeri, è necessaria una riorganizzazione della stazione, un compito non certo facile per i progettisti.

Sono trascorsi ormai 30 anni esatti da quando è stata inaugurata la stazione di Hardbrücke. All'epoca si fermava un treno regionale ogni ora. Oggi, in una stazione a quattro binari, passa una S-Bahn ogni due minuti, con un flusso di 43 600 passeggeri che salgono e scendono ogni giorno. Questo colloca la stazione di Hardbrücke al 12° posto tra le stazioni svizzere.

La crescita continuerà anche nei prossimi anni. Questo perché la stazione si trova al centro del quartiere «boom» di Zurigo, direttamente accanto alla Prime Tower, l'edificio più alto della Svizzera. In effetti in quell'area, da cui si ergono grandi edifici in serie, è quasi impossibile abbracciare con lo sguardo tutti i numerosi cantieri aperti. Prossimamente anche il traffico locale porterà ulteriori passeggeri verso questa stazione: già entro il 2016 una nuova linea di tram dovrebbe attraversare la Hardbrücke. Con una fermata direttamente presso la stazione, il traffico regionale della S-Bahn, i tram e gli autobus urbani saranno collegati in modo ottimale.

Angusta e buia

La stazione di Hardbrücke con il suo angusto sottopassaggio e i marciapiedi stretti non può più certo tenere il passo con questo sviluppo. Tra 80 000 e 90 000 persone utilizzeranno in futuro, tutti i giorni, questa stazione. Si tratta dello stesso numero di passeggeri che oggi conta, ad esempio, Losanna. «La stazione attuale non corrisponde più alle esigenze di una delle più importanti stazioni della Svizzera», afferma anche Christian Räber, dell'ufficio tecnico della città di Zurigo. «È troppo angusta e buia e sembra quasi in decadenza».

In futuro sarà grande e sicura

La città di Zurigo ha già commissionato uno studio su come la stazione potrebbe apparire un giorno non lontano. Il progetto vincitore rappresenta una stazione moderna e grande, armoniosamente conformata allo stile architettonico dei nuovi edifici circostanti e dotata anche di uno spazio sufficiente per superfici commerciali, oltre che di una stazione per biciclette.

«Un aspetto importante è la sicurezza», spiega Räber. «I marciapiedi e gli accessi devono essere larghi abbastanza da consentire alle persone di sentirsi bene in un ambiente luminoso». Prima di cominciare con la costruzione è tuttavia necessario rispondere ancora ad alcune domande importanti. Le FFS e la Comunità dei trasporti di Zurigo stanno attualmente verificando come si potrebbe potenziare la tratta Hardbrücke – Stazione centrale – Stadelhofen. Questa tratta costituisce la spina dorsale dell'attuale S-Bahn zurighese e gioca un ruolo fondamentale per tutto il traffico dell'agglomerato urbano. A seconda di come sarà gestito il traffico su questa tratta, potrebbe rendersi necessario non solo adattare marciapiedi e accessi per i passeggeri, ma anche i binari stessi. «Stiamo valutando tutte le varianti possibili per armonizzare al meglio le esigenze tecniche legate al traffico con quelle urbanistiche», spiega Räber.

Le stazioni ferroviarie svizzere

Flusso di passeggeri nei giorni feriali

Zurigo Stazione centrale	382 800
Berna	191 400
Basilea FFS	108 600
Winterthur	95 200
Losanna	89 000
Lucerna	81 200
Zurigo Oerlikon	76 500
Zurigo Stadelhofen	72 600
Olten	71 400
Ginevra	62 200
Biel/Bienne	46 500
Zurigo Hardbrücke	43 600
San Gallo	42 200
Zurigo Aeroporto	41 900
Aarau	38 300
Zugo	37 900
Zurigo Altstetten	36 100
Baden	36 000
Thun	32 600
Wetzikon	25 500
Uster	25 200
Neuchâtel	23 600
Friburgo	23 600



Workshop con gli studenti a Berna, allo scopo di acquisire una prospettiva aggiornata sulla situazione della città.

▲ Dettagli dei piani analitici per l'impianto sportivo di Weyermannshaus a Berna.

► Jeanette Beck, architetto presso l'ufficio di pianificazione urbanistica della città di Berna



Un compito pianificatorio per Jeannette Beck: il piano regolatore concepito in base alla legislazione edilizia vigente non corrisponde ai propositi di sviluppo dei proprietari dei terreni.

«Mi piace l'intermediazione»

Jeanette Beck ha studiato architettura ad Aquisgrana e presso l'ETH di Zurigo. Conosce le proprietà dei materiali e sa come si disegna un progetto. Ma poiché le interessa molto la mediazione tra le diverse esigenze nell'organizzazione del territorio urbano, lavora oggi come direttrice di progetto presso l'ufficio urbanistico della città di Berna.

Per una progettista di quartieri della città di Berna, un giorno non è mai uguale all'altro: a seconda della giornata ho a che fare con personale tecnico del cantone, con proprietari di terreni, con residenti o con pendolari; qualche volta anche tutti contemporaneamente. Un esempio: sto attualmente finendo un progetto il cui obiettivo è quello di indicare prospettive per il futuro per un'intera zona della città di Berna. Da esso deriva la necessità di applicare misure per migliorare a lungo termine la qualità della vita in quell'area. La parte della città comprende sei quartieri, con circa 29 000 abitanti per una superficie di 700 ettari. Il nostro desiderio è che tornino più persone a vivere nella città di Berna; ciò significa che è necessario sfruttare meglio la limitata superficie di terreno disponibile. Per coinvolgere i residenti nei progetti, si sono organizzati workshop con rappresentanti di quartiere e sono stati effettuati sondaggi tra gli abitanti. Per implementare i nostri progetti devo anche mettermi in contatto con i proprietari dei terreni. Sono una sorta di mediatrice, il cui compito è appunto

quello di mediare tra le diverse esigenze e i diversi interessi in un determinato territorio. E questi sono spesso moltissimi! I residenti dei quartieri presentano per lo più proposte molto concrete, ad esempio quando si tratta di congestione del traffico. Oppure gli investitori vogliono utilizzare un determinato territorio in un modo che trascuri l'interesse pubblico. Tutto questo mi appassiona, perché quello che mi piace sono soprattutto le intermediazioni più impegnative. In queste situazioni mi viene chiesto di collegare proposte di carattere tecnico, finanziario e organizzativo in un progetto unico, che alla fine dovrà soddisfare completamente tutte le parti coinvolte.

Comprensione del territorio, dei processi e dei materiali

La mia formazione di architetto è stata essenziale per il lavoro che svolgo oggi: quando si parla di architettura si tratta sempre di territorio. Devo anche poter comunicare i concetti legati al territorio, quindi utilizzo un'ampia gamma di programmi per computer che vanno da

fogli di calcolo fino a programmi di disegno. L'esecuzione dei progetti non è propriamente in mano mia, perché sono gli specialisti dell'ufficio tecnico o studi di architettura o di ingegneria che se ne occupano. Devo però essere in grado di comprendere il territorio, i processi di progettazione e quelli di costruzione. Queste conoscenze le ho acquisite anche direttamente sul cantiere: presso il politecnico di Aquisgrana, dove ho cominciato i miei studi di architettura, tutti gli studenti erano tenuti a svolgere un praticantato presso un cantiere. Sono stata impegnata in cantiere per quattro mesi in estate. Le esperienze vissute sono state molto preziose, perché dopo il praticantato avevo imparato cosa significasse per il cantiere spostare in fretta una o due linee sul progetto al computer. A Zurigo, presso l'ETH, ero venuta per frequentare solo un

semestre. Mi trovai però così bene, da voler concludere proprio qui i miei studi. La varietà dell'offerta, l'eccellenza dei professori, l'orientamento internazionale e la splendida infrastruttura

dotata di postazioni di lavoro personali sono caratteristiche uniche. Durante il corso dei miei studi trovavo stimolante l'idea di collegare tecnica e organizzazione. Sono inoltre una persona molto curiosa e nel mio lavoro devo occuparmi di questioni molto attuali per il periodo in cui viviamo, perché si devono concepire e progettare «cose» per i prossimi anni e a volte per i decenni futuri. È bellissimo, dopo gli studi, disporre di ampie conoscenze, in modo da poter lavorare negli ambienti più diversi, in base ai propri interessi. Oggi posso dare piena libertà





alla mia curiosità e ai miei interessi per le grandi intermediazioni nella pianificazione urbana e territoriale di Berna.

«I residenti dei quartieri presentano per lo più proposte molto concrete, ad esempio quando si tratta di regolazione del traffico».

Ah ecco!



Aree d'intervento differenziate sul territorio

-  Aree a carattere metropolitano
-  Regione della capitale svizzera
-  Aree caratterizzate da città di piccole e medie dimensioni
-  Aree di intervento alpine

Perché la Svizzera ha bisogno di un progetto territoriale?

Nel 1950 in Svizzera vivevano 4,7 milioni di persone, oggi sono quasi otto milioni. Con l'aumento della popolazione sono stati costruiti insediamenti residenziali, strade, ferrovie e linee elettriche, a discapito delle aree naturali. Attualmente viene edificata ogni anno un'area di circa 27 km², che corrisponde alla superficie del Walensee. È come se ogni secondo che passa si perdesse un metro quadrato di superficie naturale. Questo mette a repentaglio uno sviluppo sostenibile e la pluralità delle culture locali in Svizzera.

Per garantire a lungo termine la qualità del territorio svizzero, i rappresentanti della Confederazione, dei cantoni, delle città e dei comuni hanno elaborato il «Progetto territoriale della Svizzera». A tale scopo vengono presentate proposte su come utilizzare in modo più efficace le superfici già edificate e su come proteggere meglio le aree non edificate, magari concentrando in determinate aree le costruzioni e creando aree protette. Si dovrà inoltre pianificare sempre più a livello interregionale, considerando territori che comprendano diversi cantoni, città o comuni. In termini concreti, il progetto comprende proposte di sviluppo per dodici aree d'intervento.

Queste vanno distinte in **tre aree metropolitane** (Zurigo, Basilea, area metropolitana del Lemano), **la regione della capitale Svizzera** (Berna), **cinque aree caratterizzate da città di piccole e medie dimensioni** (Lucerna, Città Ticino, Arco giurassiano, Aareland, Svizzera nord-orientale) e **tre aree di intervento alpine** (San Gottardo, Alpi occidentali e Alpi orientali). Le particolarità e i punti di forza delle rispettive aree di intervento dovranno essere utilizzate e sviluppate in modo consapevole. L'obiettivo è quello di salvaguardare le risorse naturali, di gestire al meglio la mobilità, di mantenere la varietà, di rafforzare la competitività delle diverse regioni e di promuovere la solidarietà tra le persone.

Il progetto territoriale è stato discusso nel 2007 e nel 2008 in diverse regioni della Svizzera, con tecnici e responsabili politici (cui compete prendere le decisioni). Nel 2011 è stata effettuata una consultazione pubblica, durante la quale i vari gruppi d'interesse hanno potuto esprimersi sul progetto. Per i singoli progetti di pianificazione della Confederazione, dei cantoni, delle città e dei comuni l'applicazione del «Progetto territoriale della Svizzera» per il momento non è ancora obbligatoria.



www.satw.ch/concorso

Concorso

Cosa sai sull'urbanizzazione? Metti alla prova le tue conoscenze, partecipa al concorso e potrai **vincere uno dei tre abbonamenti annuali «Binario 7»!** Con questo potrai viaggiare gratuitamente tra le ore 19:00 e le ore 5:00 su tutta la

rete ferroviaria FFS. In alternativa potresti ricevere anche un abbonamento a metà prezzo, nel caso che non lo avessi ancora o se tu avessi più di 25 anni. Il concorso è aperto fino al 31 marzo 2013. www.satw.ch/concorso

Formazione

Nell'epoca dell'urbanizzazione c'è grande richiesta di persone specializzate con una buona formazione e conoscenze tecniche. La gamma degli apprendistati in questo settore è molto ampia e gli indirizzi di studio presso le scuole universitarie professionali e le università sono molteplici. In particolare hanno a che fare con l'urbanizzazione e le sue dirette conseguenze i corsi di formazione nei seguenti ambiti: **pianificazione territoriale, traffico e trasporti, architettura, genio civile e tecnica edilizia, geomatica e ambiente.** Stanno diventando sempre più ricercati anche i tecnici in grado di riconoscere in anticipo i problemi relativi alla sostenibilità, di elaborare soluzioni interdisciplinari e di applicarle con responsabilità.

Per tutte le possibilità di formazione consulta il sito www.orientamento.ch

Formazioni concernenti la pianificazione territoriale www.raumplanungsberufe.ch (in tedesco) www.metiers-amenagement.ch (in francese)

Formazione di geomatico www.berufsbildung-geomatik.ch

Corsi di studio presso scuole universitarie professionali www.fachhochschulen.ch/index.cfm?&lang=i

Corsi di studio presso l'ETH di Zurigo e l'EPF di Losanna www.ethz.ch/prospectives/programmes bachelor.epfl.ch/studi

Impressum SATW Technoscope 3/12, dicembre 2012
www.satw.ch/technoscope

Idea e redazione: Dr. Béatrice Miller
Collaboratori di redazione: Dr. Felix Würsten, Samuel Schläfli
Foto: SATW/Franz Meier, Fotolia, foto FFS, Basilea Città - dipartimento delle costruzioni e del traffico, ufficio urbanistico di Berna, Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Foto del titolo: Lisa e Selina alla stazione di Zurigo-Hardbrücke in cammino verso la scuola professionale.

Abbonamento gratuito e ordini supplementari
SATW, Seidengasse 16, CH-8001 Zurigo
E-Mail redaktion.technoscope@satw.ch
Tel +41 (0)44 226 50 11

Technoscope 1/13 uscirà ad aprile 2013.