Canton Ticino : gli effetti di AlpTransit

Autor(en): **Büchler, Marco**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (2013)**

Heft 4

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-957229

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.

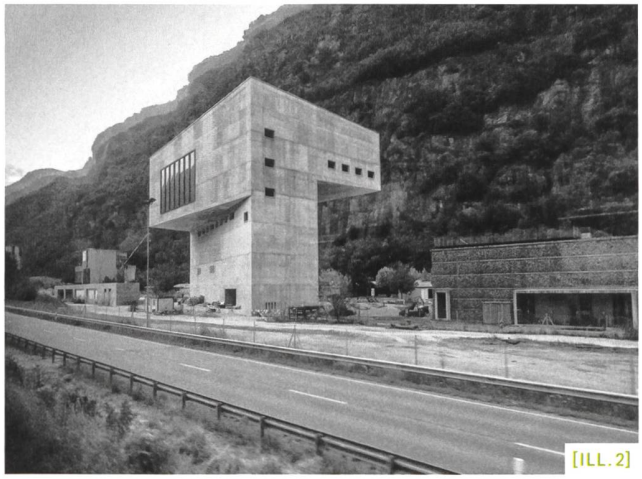
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Canton Ticino: Gli effetti di AlpTransit

MARCO BÜCHLER
Architetto ETH, Urbanista FSU.

[ILL. 1]



[ILL. 2]

Nel 1992, la Nuova trasversale ferroviaria alpina (NTFA) ha creato entusiasmo nel Canton Ticino: un anno dopo l'architetto Aurelio Galfetti presenta, nell'ambito di un disegno territoriale complessivo, il progetto per il comparto *Stazione Ticino* sul Piano di Magadino, lungo il nuovo tracciato previsto per AlpTransit. Il progetto Galfetti ha stimolato la discussione sugli effetti di AlpTransit nel territorio e ha consolidato il concetto di *Città Ticino*, ossia un'area metropolitana composta dai quattro agglomerati urbani (Lugano, Bellinzona, Locarno, Mendrisio/Chiasso). Il Canton Ticino ha quindi subito intuito che la NTFA, voluta per il trasferimento su rotaia del traffico merci, avrebbe anche migliorato i collegamenti viaggiatori tra Sud e Nord delle Alpi.

Il successivo abbandono dei nuovi tracciati ferroviari a cielo aperto per ridurre i costi, ha poi conferito un ruolo centrale all'attuale stazione FFS di Bellinzona. Le conseguenze sono state il differimento a tempo indeterminato della Stazione Ticino e le incertezze sul percorso e sulla capacità di AlpTransit verso l'Italia, che hanno ridotto l'interesse per la NTFA.

Vent'anni dopo, sulle superfici salvaguardate dal Piano direttore per la nuova stazione, si stanno completando il raccordo tra la linea del Gottardo e la nuova Galleria di base del Monteceneri, ma anche la bretella che collega la galleria alla linea Locarno/Luino destinata a TILO, la S-Bahn ticinese. In futuro, TILO sfrutterà intelligentemente le infrastrutture AlpTransit per accorciare i tempi di percorrenza tra gli agglomerati urbani. Gli effetti di AlpTransit si produrranno così anche all'interno del Cantone, creando le basi per quella dinamica urbana auspicata con il concetto di Città Ticino.

Il nuovo Piano direttore, adottato nel 2009, si è però ancora concentrato sul coordinamento dei progetti d'infrastruttura ferroviaria. L'Autorità cantonale si è mossa solo recentemente per studiare le potenzialità e le conseguenze territoriali e sociali di AlpTransit *(cfr. l'importante documento Effetti economici della messa in esercizio di AlpTransit in Ticino: opportunità e rischi, ottobre 2012)*, così come le prospettive di sviluppo (convegno VLP-ASPAN nel marzo 2012).

[ILL. 1] Centro di esercizio FFS di Pollegio (CEP) visto dal Comune di Personico.

[ILL. 2] Centro di esercizio FFS di Pollegio (CEP) visto dal treno, prima dell'entrata nella Galleria di base del S. Gottardo. (Foto: M. Büchler)

Tocca però anche ai Comuni prepararsi all'apertura di AlpTransit: dal profilo della pianificazione locale si è, infatti, realizzato poco. In genere l'atteggiamento è di attesa con alcuni abbozzi di possibili scenari elaborati nell'ambito dei recenti Programmi d'agglomerato. Eppure temi e conseguenze a livello locale non sono pochi, sia in senso positivo che negativo, come dimostra l'apertura della Galleria del Lötschberg.

Da Nord si dovranno prevedere un aumento della pressione immobiliare, e non solo per la residenza secondaria, un maggiore afflusso turistico anche di giornata, nuove modalità lavorative con un pendolarismo tra le due aree suddiviso sulla settimana, o ancora gli effetti del traffico merci (logistica, carico fonico, traffico notturno, ecc,) a prescindere, o forse proprio per l'irrisolta soluzione del percorso verso l'Italia. AlpTransit presenta rischi ed opportunità, l'auspicio è che la pianificazione riesca a gestirli con un minimo di anticipo, senza dover poi correre ai ripari.

LINK CONSIGLIATI

www.alptransit.ch
www4.ti.ch/dfe/de/use/sostegno/politica-economica-regionale/alptransit
www4.ti.ch/fileadmin/DT/temi/piano_direttore/schede/schede_file/M06.pdf
www.coscienzasvizzera.ch/section.php?s=65&c=110