Zeitschrift: Schriftenreihe = Collection / Forum Helveticum

Herausgeber: Forum Helveticum

Band: 8 (1998)

Artikel: Il Ticino e la Regione insubrica nel sistema territoriale svizzero ed europeo

Autor: Ratti, Remigio

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-833012

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

IL TICINO E LA REGIONE INSUBRICA NEL SISTEMA TERRITORIALE SVIZZERO ED EUROPEO

Remigio Ratti

La Svizzera, situata nel cuore delle Alpi e dell'Europa comunitaria, sta oramai da qualche anno affrontando la realizzazione di grandi investimenti ferroviari per il rinnovo del suo sistema di strade ferrate: un investimento che continuerà con la realizzazione di progetti per oltre trenta miliardi di franchi entro il 2020. Questi progetti concernono non solo le due principali trasversali ferroviarie alpine – quella del San Gottardo, tra Basilea-Zurigo e Ticino-Milano e quella del Lötschberg tra Basilea-Berna e il Sempione-Milano – ma anche l'assieme delle linee ferroviarie "orizzontali", quelle dell'altopiano svizzero tra il lago Lemano e quello Bodanico, nonché un impegnativo programma di risanamento fonico e di allacciamenti con le nazioni limitrofe.

Come si può intuire, questa pianificazione dei trasporti è concepita come un sistema al servizio di un'organizzazione territoriale e di una dinamica di sviluppo che non può essere solo regionale e nazionale svizzera ma è anche un tassello di una pianificazione europea. E, soprattutto, è anche un essenziale strumento al servizio del territorio, dell'ambiente e quindi delle loro dinamiche di sviluppo.

Due sono le osservazioni generali che questo processo pianificatorio può sollevare: la prima, relativamente positiva, legata al carattere sufficientemente organico e integrato di questo piano infrastrutturale elvetico, tendente a considerare nel medesimo tempo le realtà regionali, interregionali e intermetropolitane; la seconda, più critica, da riferirsi all'incerto inserimento in una pianificazione europea dei trasporti che forse non può nemmeno chiamarsi tale, in quanto rimane sostanzialmente la somma di concezioni e pianificazioni settoriali e ancora troppo nazionali. In quest'ultimo senso non contano nemmeno tanto il fatto che la Svizzera non partecipi (ancora?) alla costruzione istituzionale della Unione Europea. Il risultato finale è, per tutti, il rischio di una realizzazione frammentaria e inefficiente.

Per questo occorre far appello a tutte le forze per queste pianificazioni ferroviarie estremamente segmentate in vere e proprie infrastrutture al servizio di un progetto territoriale e di società.

L'Italia e i nostri vicini Lombardi non sono stati finora molto coinvolti o non sono stati molto attenti a questa pianificazione in corso nel cuore delle Alpi. Tuttavia, da circa un'anno, si assiste ad un notevole risveglio d'interesse e alla percezione che si sta arrivando al momento di decisioni che, naturalmente, non possono essere solo una cosa interna svizzera, poiché hanno profonde implicazioni sulle macroregioni limitrofe. A loro

volta, il successo di questi investimenti dipende dalle decisioni stesse prese al di fuori dell'ambito svizzero, quindi nei porti del nord, in Germania, e a sud, nel Norditalia e in tutta la penisola.

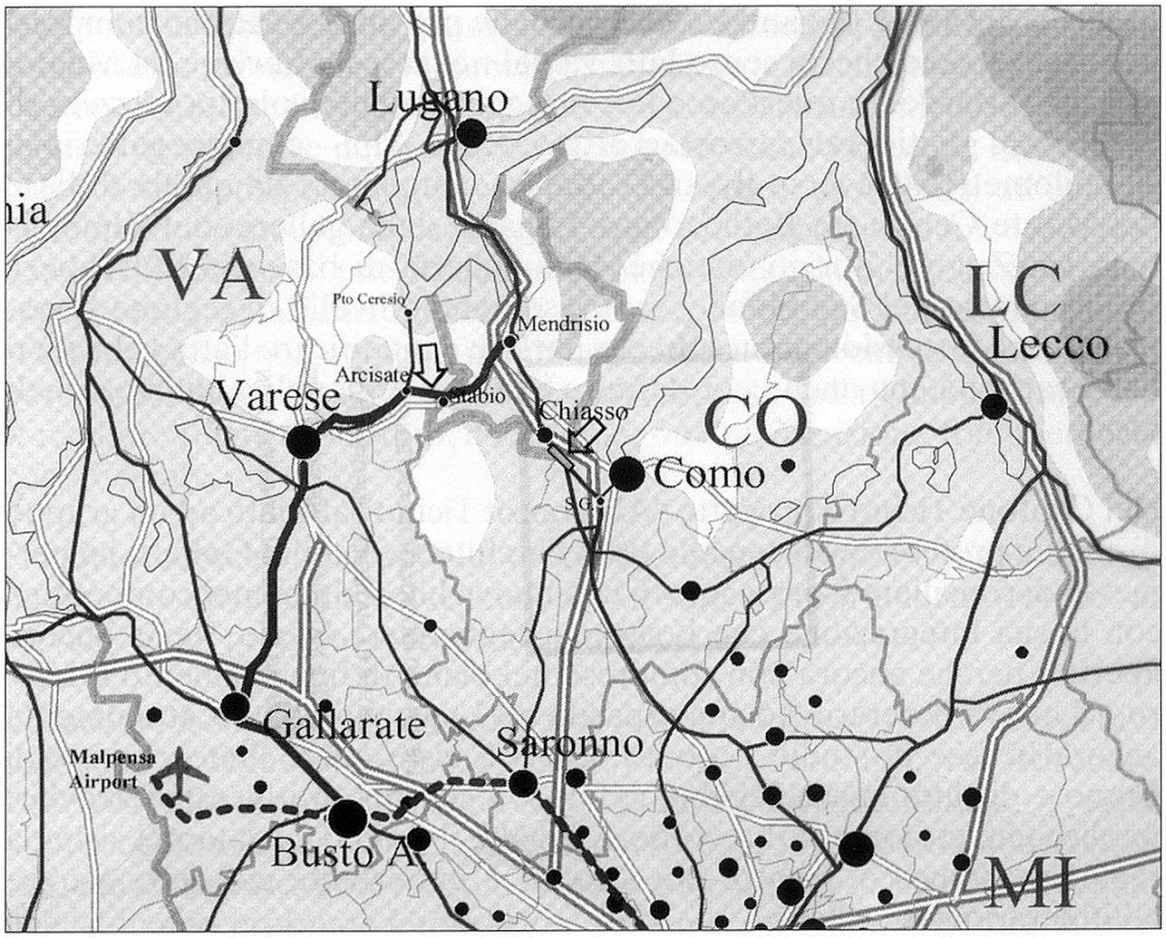
Forse sarà anche il riflesso del gran parlare attorno alla prossima apertura di "Malpensa 2000" ma è indubbio (al limite, indipendentemente dallo stesso grande aeroporto milanese) che la grande area transfrontaliera che fa da cerniera tra la Svizzera e le provincie nord-italiane limitrofe si trovi al centro di determinanti processi di sviluppo territoriale. Processi che possono essere negativi se semplicemente l'investimento ferroviario rimane un investimento settoriale in funzione di specifici interessi funzionali, tali da farne un investimento che usa il territorio in senso banale, riducendolo a spazio passivo, a "zona grigia". Un processo invece che può essere altamente qualificante e quindi suscettibile di svegliare le potenzialità di un territorio, appena esso sia visto quale occasione e progetto per sviluppare potenzialità.

Ora, questa impostazione non è del tutto semplice ed è purtroppo moneta corrente vedere ed assistere a dibattiti nei quali la dimensione temporale e quella spaziale non vengono percepite o lo sono in modo estremamente confuso. Così si vendono idee (più che progetti), la cui realizzazione richiede decenni, come fatti compiuti, mentre al contrario non si vedono progetti minori o il valore correttivo, integrativo di progetti a breve e a media scadenza. E' il caso anche per la nostra "Regione insubrica", quindi per questo nostro spazio specifico della regione dei tre laghi di Como, Lugano e Locarno, delle province o cantoni compresi in questo spazio che, in senso lato, va dal novarese a Lecco e da Milano al San Gottardo. In quest'area le conseguenze della volontà svizzera di potenziare gli itinerari ferroviari attraverso le Alpi – con una galleria di 57 chilometri attraverso il San Gottardo, completata da quella di base del Monte Ceneri tra Bellinzona e Lugano, dalla galleria del Zimmerberg tra Zugo e Zurigo, nonché dalla galleria di base del Lötschberg sull'itinerario del Sempione – rappresentano a livello di regione transfrontaliera l'occasione non solo per parlare e pianificare l'alta velocità o l'alta capacità, ma anche per definire i sistemi regionali e interregionali locali.

Nel Cantone Ticino il progetto "AlpTransit Ticino" affidato ad un gruppo di cinque professionisti con alla testa l'architetto Aurelio Galfetti ha permesso di conciliare il passaggio di una nuova linea altamente competitiva con la sua integrazione con il sistema regionale e locale. Resta ancora aperto - perché ancora non compreso nel piano di finanziamento svizzero – il nuovo itinerario ad alta capacità tra Lugano e Milano, attualmente ancora in fase di studio. Tuttavia, già si è visto come l'integrazione di Como e di tutta la sua regione nel nuovo sistema di itinerari ferroviari implica che ci si metta d'accordo su qual'è il polo d'entrata nel sistema regionale comasco, mentre più a ovest è importante collegare Varese all'itinerario gottardiano.

Nel primo caso, i sindaci di Como e di Chiasso in particolare – sempre più accompagnati dall'adesione di altre forze tecniche e politiche – hanno identificato nella nuova stazione unica Como-Chiasso il nodo d'entrata nel nuovo sistema ferroviario regionale comasco. Un sistema che sta per nascere con il nuovo assetto tra FMM-FS e che può essere sbloccato a breve scadenza con investimenti minimi (nodo di Albate, ca. 30 – 50 miliardi di lire e a Ponte Chiasso-Chiasso con un ammontare probabilmente non molto superiore). Del resto pochi sanno che la galleria di Monte Olempino 2 – già esistente da una decina d'anni ma utilizzata solo dal traffico delle merci – permetterebbe già oggi ai viaggiatori di raggiungere Milano dalla stazione Como-Chiasso in ca. 25 minuti. Con il ripristino delle linee Seregno-Saronno e con l'aggancio alla Malpensa Express, Como otterrebbe inoltre un collegamento orizzontale verso sud-ovest. La linea Milano-Chiasso, sia pur già molto utilizzata, è destinata comunque a restare la spina dorsale essenziale per le relazioni dell'Italia con il Nord.

Questo discorso che potrebbe essere giudicato ancora troppo comasco non è per nulla in contraddizione con l'altro progetto che è andato molto avanti in questi ultimi mesi: quello di un collegamento ferroviario tra Lugano-Mendrisio verso Stabio e Varese e da Varese verso Gallarate e, si spera, verso la Malpensa. Anche quest'ultimo progetto ha un valore regionale e interregionale nettamente superiore all'investimento necessario nel collegare la linea ferroviaria esistente Mendrisio-Stabio (in vero



per ora utilizzata solo come binario di raccordo ferroviario merci) con la linea regionale Varese-Porto Ceresio. Le due linee possono essere collegate con un nuovo binario di sette chilometri e con un investimento che può essere ancora considerato leggero, di 150 – 200 miliardi di lire. Non si tratta né di alta capacità né di alta velocità, ma nel breve arco di pochi anni si potrà realizzare un sistema di collegamenti ferroviari che era andato perso o non si era perfezionato rispetto al passato. Ricordo, per la storia, la costruzione poi il fallimento dopo solo due anni, nel 1929, della linea ferroviaria Mendrisio-Castellanza.

Realizzando questi due progetti che coinvolgono interessi comaschi, varesini e ticinesi si colgono obiettivi di breve-medio termine, mentre si anticipano e si collocano in una vera dinamica di progettualità infrastrutturale, logistica e territoriale, i grandi progetti per il completamento di una linea nuova ad alta capacità che da Milano salga verso il Nord e verso le Alpi, la cui realizzazione domanderà decenni. Dobbiamo quindi avere il coraggio di non mettere in contraddizioni una regione all'altra regione, un piccolo progetto a un grande progetto, ma di vedere un assieme, nelle varie dimensioni e livelli gerarchici spaziali e nelle dinamiche temporali di breve, medio e lungo termine.

Se i Francesi con il TGV hanno aperto la strada all'alta velocità e ai grandi itinerari inter-metropolitani, altre esperienze, fra cui quella della Svizzera, sono lì a dimostrare o a far sperare che un sistema dei trasporti deve poter essere compatibile e pensato quale sistema di mobilità, a più livelli spaziali e a più velocità e a carattere intermodale. Se guardiamo bene, è questa la sfida alla quale la Regione insubrica è chiamata a rispondere se vuol anche essere una regione che vive appieno la dinamica di uno sviluppo durevole e di respiro europeo.