

Il collegamento ferroviario Lugano - Varese - Malpensa

Autor(en): **Antonini, Benedetto**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning**

Band (Jahr): - **(1999)**

Heft 3

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-131675>

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.

Il collegamento ferroviario Lugano - Varese - Malpensa

Benedetto Antonini,
direttore della Divisione della
pianificazione territoriale
del Dipartimento del territorio (TI)

relazione presentata
al convegno sulla mobilità
transfrontaliera
(Lugano, 27 febbraio 1999)

Già agli inizi degli anni '80, con il Rapporto sugli indirizzi (RI), il Canton Ticino aveva individuato nel ruolo d'intermediazione tra l'area di cultura italiana a sud e l'area di cultura germanica a nord delle Alpi, una sua specifica funzione politica ed anche un proprio potenziale di sviluppo economico.

Alla fine del medesimo decennio, dotandosi del Piano direttore cantonale (PD), il nostro Cantone si dotava pure di una strategia politica per attuare tale sua scelta, segnatamente mediante il sistema d'obiettivi che costituiscono il «Modello dell'organizzazione territoriale»

Bisogna ricordare che anche le politiche settoriali del PD, politiche che ovviamente sono coordinate con il Modello di organizzazione territoriale stesso, ma soprattutto alcune tendono direttamente a sostenere l'attuazione dalla strategia descritta nel RI: tra queste si deve citare la politica delle infrastrutture per la mobilità.

Più esplicitamente ancora citiamo:

- la politica a favore della nuova trasversale ferroviaria alpina ad alta velocità,
- quella a complemento e a tutela della funzionalità e dell'Autostrada A2,
- quella a sostegno di un giusto sviluppo dell'aviazione di linea di terzo livello.

Il collegamento ferroviario Lugano-Varese-Malpensa, come tale, non è ancora menzionato nei documenti che costituiscono il PD. Solo nella scheda di coordinamento che ha per oggetto la zona d'attività di Stabio si può leggere un accenno che lo concerne.

I primi studi per migliorare i collegamenti tra il Ticino e la Provincia di Varese, tuttavia, datano della fine degli anni 80.

Già a quei tempi si puntava:

- su una politica combinata di miglioramento della viabilità stradale mediante la nuova SP 394, tra lo svincolo autostradale di Mendrisio e il nuovo valico del Gaggiolo, su lato svizzero e una nuova bretella di collegamento tra quest'ultimo e la nuova circonvallazione di Varese.
- su un potenziamento dei mezzi di trasporto

pubblici, segnatamente mediante la realizzazione del breve tratto di binari o che collegherebbe Stabio con Arcisate, mettendo in relazione diretta Varese con Mendrisio e ancora la linea ferroviaria svizzera del San Gottardo con quella delle FS, in Provincia di Varese.

Le contingenze socioeconomiche del decennio scorso permettevano di puntare su quest'investimento infrastrutturale, anche solo in vista di agevolare i movimenti pendolari dei lavoratori frontalieri occupati in Ticino e residenti nel Varesotto. La progettazione di grande massima di allora, condotta in perfetta armonia da tecnici dell'Amministrazione regionale della Lombardia con gli omologhi funzionari del Canton Ticino, ha permesso, all'inizio degli anni 90, di individuare tra numerose ipotesi di tracciato e sulla scorta di valutazioni d'impatto sull'ambiente, un primo tracciato con due varianti tecniche (viadotto o galleria) per il superamento della principale asperità orografica, quella in località Merischio.

Date le ambizioni di natura trasportistica relativamente modeste di allora, la progettazione si basava su parametri e caratteristiche tecniche inizialmente abbastanza spartane, avendo, tuttavia, riguardo al fatto di salvaguardare una potenzialità di miglioramenti successivi. Così, ad esempio, non si è mai pensato ad una linea idonea ad un intenso traffico di treni merci, a velocità di crociera per i treni viaggiatori superiori ai 100 km/h; si è per contro puntato su un tracciato prevalentemente a binario unico, con binari d'incrocio alle stazioni o solo dove richiesto dalle esigenze d'orario.

Ne è scaturita una proposta sostenibile tanto dal punto di vista tecnico, quanto da quello economico: basandosi sulla premessa che l'investimento per l'infrastruttura dovesse essere finanziato a fondo perso, la gestione del nuovo collegamento potrebbe essere finanziariamente autosufficiente praticando tariffe di livello svizzero, non invece praticando un regime di tariffe miste italiane e svizzere. Come sovente accade, purtroppo a quest'idea di progetto mancava un vasto supporto popolare o

l'urgenza politica, perciò sembrava destinata a rimanere nei cassetti d'alcuni funzionari chiaroveggenti, nei cassetti dove si ordinano le utopie.

Quasi improvvisamente, agli inizi del 1998, il vento è cambiato ed oggi spero si possa affermare che ci troviamo addirittura a due passi dalla realizzazione.

Non è certo esagerato considerare questo nuovo clima di speranza come una delle ricadute positive di Malpensa 2000.

Diventando una nuova grande realtà operativa nel contesto socioeconomico dell'Italia settentrionale - che interessa, ovviamente, anche il Canton Ticino - Malpensa 2000 ha provocato, seppur con qualche ritardo, una presa di coscienza a vasto raggio e la consapevolezza della necessità d'agire per attenuare gli immane disagi, ma soprattutto per valorizzare quel potenziale d'impulsi allo sviluppo economico che il nuovo aeroporto provocherà e per riassetare gli equilibri dell'organizzazione territoriale, messi in crisi, non solo dalla presenza dell'infrastruttura stessa, ma anche dalle nuove attività che Malpensa 2000 non mancherà di attirare.

Certamente, però, il merito non va soltanto a Malpensa 2000. Non si può, infatti, dimenticare che 5 anni or sono è stata fondata la Regio Insubrica, creazione di cui, sempre di più, si dimostra la necessità. Per il Ticino, paradossalmente, l'appartenenza alla Regio sta diventando una scelta strategicamente funzionale alla sua posizione nel contesto confederale elvetico, in quello attuale, ma soprattutto in quello che sta prendendo forma a medio e lungo termine.

Ritengo infatti che la creazione, in Svizzera, di un nuovo livello organizzativo secondo il modello delle 7 regioni intercantonali, si stia affermando come una necessità sia per l'organizzazione interna, sia per le relazioni con l'Unione Europea, soprattutto nel contesto dell'Europa delle regioni.

Se d'un canto, in una Svizzera delle 7 regioni, il Ticino sembra dover fare la scelta della navigazione solitaria, d'altro canto esso non può prescindere dal trovare valide alleanze che rafforzino il proprio peso specifico e la sua forza di contrattazione verso la Confederazione e verso le altre 6 regioni svizzere.

A questo scopo, ritengo si possa individuare nella Regio Insubrica il comprensorio di riferimento ottimale dal punto di vista geografico, culturale ed economico.

Se così stanno le cose, si deve ammettere che il nuovo collegamento ferroviario Lugano-Varese-Malpensa, progetto figlio di quello degli anni 80, di cui si è detto in ingresso, diventa:

- uno dei supporti indispensabili della politica d'integrazione tra le entità geografiche che costituiscono la Regio, segnatamente tra le Province di Como e di Varese, nonché di Verbania-Cusio-Ossola, tra loro, e tra esse ed il Canton Ticino;

- un'infrastruttura indispensabile alla messa in rete dei principali poli d'attrazione della Regio stessa - Lugano, Como, Varese, ma anche Chiasso, Mendrisio Busto, Gallarate ed altri ancora - e più particolarmente la messa in rete di alcune loro offerte di servizio, quali ad esempio gli istituti di livello universitario;

- il principale mezzo per favorire sinergie funzionali tra l'Aeroporto della Malpensa e quello di Lugano-Agno.

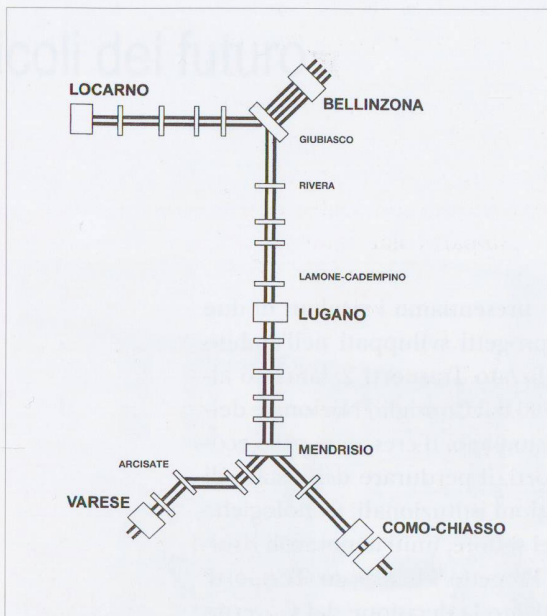
E non si può nemmeno dimenticare che, grazie agli sviluppi che l'idea progettuale ha conosciuto nei tempi più recenti, si può contare anche sulla ricaduta positiva di un potenziale guadagno di tempo di quasi un'ora di viaggio, tra Lugano e le principali città della Svizzera Romanda, Berna compresa.

In conclusione, il nuovo collegamento ferroviario Lugano-Varese-Malpensa sembra comportare, con un investimento relativamente modesto, un bilancio notevolmente positivo.

Per di più, esso è complementare tanto al progetto di stazione comune Como-Chiasso, quanto al progetto AlpTransit, nelle sue attuali prospettive di realizzazione, ma anche con le sue ipotesi di prolungamento verso sud, ossia il collegamento ferroviario ad alta capacità tra Lugano e l'area di Milano. I prossimi passi prevedono, quindi, tra breve l'individuazione di una Committenza, concordata tra Regione Lombardia, Canton Ticino, Ferrovie dello Stato italiane e Ferrovie federali svizzere e la pubblicazione di un bando di concorso internazionale per la progettazione definitiva dell'infrastruttura.

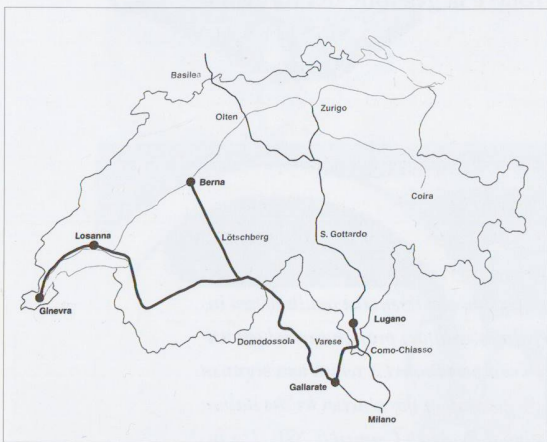
Il raccordo ferroviario Mendrisio - Varese:

– permette un efficiente servizio ferroviario transfrontaliero



– realizza un nuovo collegamento diretto
Lugano - Malpensa 2000: 52 min.

– crea il miglior collegamento ferroviario con la Svizzera romanda
Lugano - Losanna: 3h 14min



Summary

The first studies undertaken with a view towards improving connections between Ticino and the Province of Varese can be dated to the end of the eighties. Unfortunately, and such things happen very often, this idea for a project had no widespread popular support while local politicians did not consider it a pressing matter. Suddenly, early in 1998, things appeared in a different light, and today I believe that one can affirm that we are practically on the point of realizing the project. One can very definitely indicate the Insubrian Region as the catchment area that is most suitable from a geographical, cultural and economic point of view. If that is the way things are, one must admit that the new railway link between Lugano, Varese and Malpensa, a project resulting from the original one of the eighties that was mentioned above, becomes:

– one of the necessary basic points of the policy promoting integration between the geographical areas that make up the Region, particularly between the Provinces of Como and Varese as well as Verbania-Cusio-Ossola, between each other, and between them and the Canton Ticino;

– an indispensable infrastructure for establishing a network between the main centres of the Region itself, namely, Lugano, Como and Varese as well as Chiasso, Mendrisio Busto, Gallarate and some other cities, and more particularly, setting up networks for some of the services offered by them, for example, the institutes at university level; and the principal means for promoting practical co-operation between the Malpensa Airport and the Lugano-Agno Airport.

In conclusion, the new rail link between Lugano, Varese and Malpensa Airport seems to produce a very positive balance for a relatively modest investment. Furthermore, it fits in very neatly with the project of a single rail station for Como and Chiasso and also with the Alpine Transit project as it is at the moment. But the new rail link is also compatible with the possibility of extending the Alpine line further south, that is, creating a high speed rail link between Lugano and the area of Milan.

Nota di redazione

In questo numero presentiamo i risultati di due interessanti sottoprogetti sviluppati nell'ambito del Progetto Finalizzato Trasporti 2, lanciato all'inizio degli anni '90 dal Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) italiano. Il crescente peso economico dei trasporti, il perdurare dello stato di crisi, le trasformazioni istituzionali, tecnologiche ed economiche del settore, uniti ai notevoli risultati di un primo Progetto Finalizzato Trasporti, hanno infatti motivato la decisione del Governo italiano di proseguire negli ultimi anni le ricerche nel settore.

Tra le diverse attività di ricerca sviluppate in numerosi sottoprogetti, segnaliamo quindi i contributi relativi a «I veicoli del futuro» e a «Nuovi sistemi per il controllo e la gestione del traffico e del trasporto».

In this issue we present the results of two interesting subsidiary projects carried out under Transport Project 2, which was begun at the beginning of the nineties by the Italian National Research Council (CNR). The increasing economic importance of transportation, the continuous state of crisis, the institutional, technological and economic transformations of the sector, together with the impressive results of the initial Transport Project, have all served to influence the decision of the Italian government to continue with research in this sector in the past few years. A lot of research has been carried out for various subsidiary projects, and we would like to point out the work done on «Vehicles of the Future» and «New Systems for the Control and Management of Traffic and Transport».