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

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2000)

Heft: 6

Artikel: Le trasformazioni di una regione : resoconto di un colloquio con Benedetto Antonini

Autor: Lungo, Domenico / Antonini, Benedetto

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-131979

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

Le trasformazioni di una regione

Resoconto di un colloquio con Benedetto Antonini*

a cura di
Domenico Lungo

Tra passato e futuro

Per parlare di Chiasso occorre parlare del suo passato. Chiasso è una città «nata dal nulla», volendo usare una metafora è una *new town*, che si è sviluppata grazie ai traffici ed alla frontiera, com'è evidente dallalettura della cartografia storica. Questo ha fatto in modo che Chiasso si connotasse come una «città economica», una città del fare più che centro culturale o della formazione. Il suo sviluppo è legato a quello della ferrovia, che ha determinato un'incessante crescita fino alla fine degli anni ottanta; prima del suo avvento, Chiasso era solo un piccolo centro composto da poche case. È curioso pensare che originariamente la stazione di frontiera principale doveva essere quella di Luino, nel progetto iniziale della ferrovia del Gottardo non era prevista la costruzione della tratta del passo del Monteceneri. Questa, infatti, fu realizzata solo grazie alla determinatezza ed al cospicuo contributo finanziario del Canton Ticino. Chiasso, non era certo predestinata al ruolo che ha svolto, poi le cose sono andate diversamente. Erano le ferrovie svizzere ad avere in mano le leve degli scambi, e dato che le tariffe sono orientate da sempre sul chilometraggio, hanno potuto decidere il passaggio del massimo numero di treni attraverso il Monteceneri: di conseguenza Chiasso è diventata la cruciale stazione di frontiera che conosciamo. Lo sviluppo della città quale polo ferroviario ha determinato la nascita delle case di spedizione – quelli che oggi sono definiti operatori logistici – altro fenomeno di crescita e rilevante ramo d'attività di Chiasso e dintorni. Attività che, ancora oggi si rivela fondamentale e importante per l'economia della regione. L'altro fenomeno determinante per lo sviluppo della città, è legato a ciò che accade nel 1955 con la decisione internazionale che introduceva la convertibilità delle monete. Chiasso si presentava come prima boa di salvataggio per i capitali italiani che cercavano riparo in Svizzera dal forte tasso d'inflazione italiano. È proprio la combinazione di questi fattori che ha contribuito alla crescita economica della città di Chiasso e allo sviluppo del suo territorio. Con l'evoluzione del ruolo della frontiera – che perde sempre più d'importanza quale fattore di creazione artificiale di un differenziale tra diversi stati – e il modificarsi di tutto il mondo finanziario – dove le risorse non si spostano più fisicamente, ma elettronicamente – fanno sì che la posizione immediatamente a ridosso del confine sia meno ambita; anzi crea uno svantaggio, perché meno discreta rispetto ad altre ubicazioni. Da qui nascono le problematiche che oggi investono Chiasso e la sua regione, e che sono all'origine di un certo suo declino. Un declino, al quale si cerca di far fronte con iniziative a volte serie e ponderate, altre volte goffe e incerte come quella dell'ipotizzata creazione di un Casinò.

La centralità di Chiasso e il dualismo con Mendrisio

Un progetto del genere per certi versi – come si auspicano i promotori – potrebbe cambiare il futuro della città. Esso dovrebbe produrre risorse di tale rilevanza da permettere al Comune di convertirle in servizi e floridezza per tutta comunità. Ma sono ipotesi. Quando si parla di Chiasso bisogna riferirsi anche ai suoi dintorni, all'insieme dei comuni che le gravitano attorno. Il discorso chiama in causa la centralità di Chiasso e i notevoli cambiamenti che sta subendo il Mendrisiotto: sta avvenendo un riequilibrio dei ruoli tra Chiasso e Mendrisio a favore di quest'ultima, avvantaggiata dalla posizione naturale, al centro della regione. La posizione di Mendrisio, inoltre, sarà certamente enfatizzata dalla costruzione della ferrovia Mendriso – Varese, che congiungerà tutto il Ticino alla Regio Insubrica e alla Malpensa. Non è casuale che il Cantone abbiamo suggerito l'area della stazione di Mendrisio come tema del prossimo concorso internazionale d'architettura Europan. Mendrisio occuperà un ruolo strategico nel sistema di rete dei trasporti e delle comunicazioni nel basso Ticino Questa è un'area in cui si stanno producendo grandi trasformazioni, anche in virtù dei nuovi collegamenti che si creeranno, come quello ferroviario Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa. Si tratta di un reale salto di qualità, in pratica s'introduce un collegamento che non c'è mai stato: infatti, quello con

la Valmorea è durato solo due anni. Questo collegamento sarà ulteriormente sostenuto da una bretella autostradale, il completamento di quella esistente tra Mendrisio e Stabio-est. Da parte del Cantone Ticino è imminente l'inizio dei lavori, mentre appaiono più indecisi e incerti da parte italiana, i tempi d'avvio dei lavori per la diramazione dalla circonvallazione orientale di Varese che dovrebbe congiungersi con l'asse svizzero. Ad ogni modo il collegamento comporterà un incremento della circolazione e delle comunicazioni, si produrranno nuovi scambi e nuovi stimoli. Certo non mancheranno risvolti preoccupanti, come l'aumento del traffico. Di questo bisogna essere ben coscienti, ma non si può certo bloccare la mobilità in quanto tale. Bisogna essere attenti e promuovere un'efficace e propositiva opera di convincimento, più che favorire un fronte di proibizioni o di limitazioni.
Da sempre gli scambi sono forieri di progresso culturale e di comprensione tra i popoli.

L'Alptransit e il territorio attraversato

Com'è noto ci sono due scuole di pensiero in merito al collegamento con la ferrovia veloce dell'Alptransit, tra Lugano e Milano. La prima tende a far passare il tragitto tangenzialmente a Varese e alla Malpensa. La seconda è quella che prevede il passaggio da Chiasso. Il Canton Ticino ritiene che sia indispensabile scegliere il tracciato che passa da Chiasso. Quest'ultimo, come è stato ideato, non dovrebbe produrre sconquassi nel territorio, visto che per la maggior parte è interrato. L'ingresso in galleria è previsto dal Pian Scairolo, per poi attraversare il Ceresio in un punto intermedio tra Melide e Morcote (con una galleria tesa sotto il peso dell'acqua), passare sotto il San Giorgio, sotto la campagna Adorna e riemergere in superficie nella zona del Penz, ad ovest del fascio di binari della stazione di smistamento di Chiasso. È un percorso che permette tanto una fermata a Chiasso, quanto un'agevole instradamento dei treni lungo la nuova direttrice individuata dalla Regione Lombardia, parallela all'autostrada dei Laghi lungo il suo lato ovest. Il nostro Cantone, vede in questa scelta un vantaggio importante legato alla realizzabilità a tappe della nuova tratta di ferrovia veloce. Tanto è vero che per la prima fase esiste già la possibilità di passaggio nella seconda galleria del Monte Olimpino. In seconda fase, quando la quantità di traffico lo giustificasse, si potrebbe costruire una terza galleria, poiché l'attuale sistema non sarebbe sufficiente per tutto il traffico previsto. Si presuppone che i treni di categoria EC, per percorrere la tratta Milano-Zurigo in un'ora e cinquanta, si fermeranno in Ticino una volta sola. Si contano dai 12 ai 14 treni per passeggeri il giorno su un totale di 100-110. In genere i treni si fermano sempre dove c'è clientela e, a tale proposito, potrebbe essere interessante la creazione di una stazione unica Chiasso-Como, soprattutto per i movimenti da sud verso nord. La presenza e l'offerta di un'infrastruttura moderna ed efficace può essere l'incentivo per creare nuovi flussi, nuove occasioni di scambio e quindi premesse positive per un rilancio di Chiasso come città.

Lo spostamento di persone e merci. Chiasso come punto d'interscambio veloce

Dal profilo degli sviluppi economici essere un nodo è sempre un vantaggio, così come può esserlo una stazione di treni Intercity. E lo sarà maggiormente nel futuro, soprattutto se si cura tutta la catena di trasporti, per fare in modo di essere un efficace punto nodale di una rete di comunicazione e non punto di semplice fermata di un sistema di comunicazione in linea. Sono questi gli obiettivi da raggiungere da parte di Chiasso per sostenere la sua candidatura quale punto nodale. Come prevede anche il Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto, l'obiettivo è la creazione di un punto d'interscambio ben attrezzato alla stazione di Chiasso, d'agevole accesso dalla rete degli autobus. Bisogna organizzare la stazione, in modo che diventi un punto da cui è facile spostarsi, muoversi e raggiungere ogni punto del territorio. D'altro canto il Pian Faloppia, che comprende Chiasso e dintorni, è in una posizione strategica ed ideale soprattutto per lo smistamento delle merci e la logistica. Questo sarebbe il modo più proficuo per valorizzare l'immenso «know how» della regione, ossia la capacità di spostare una grande quantità di merce non solo in senso virtuale, ma anche di organizzare gli scambi, fare in modo che le merci siano al posto giusto nel momento giusto. Avendo lo spazio fisico necessario, sul Pian Faloppia si può pensare di creare un punto d'interesse non solo per la Svizzera, ma attrattivo per l'Europa di domani. Le altre ipotesi di sviluppo avanzate come quella della realizzazione di un parco tecnologico, per quanto interessanti, a mio parere necessitano di cospicui investimenti per decollare. I parchi tecnologici, che ho avuto la possibilità di studiare e visitare, in genere, hanno avuto un notevole aiuto dallo Stato: ci vuole una forte spinta iniziale. Le nuove aziende che sviluppano conoscenze sono normalmente ad alto rischio e non tutte hanno successo, bisogna quindi tendere una rete di salvataggio per i promotori coraggiosi e sfortunati. Questo, di regola, può farlo solo lo Stato o, in ogni caso, un'organizzazione parastatale.

Confini politici e libertà di spostamenti. I mutamenti del concetto di frontiera

Chiasso è sempre stato un punto nodale, con una centralità «strabica», ovvero con diversi valori, a secondo se guardava verso la Svizzera o verso l'Italia. Riducendosi e modificandosi radicalmente il ruolo della frontiera, questo «strabismo», tenderà a ricentrarsi, si perderanno dei vantaggi di posizione in merito all'Italia, ma se ne guadagneranno altri. Chiasso, ricoprirà probabilmente un ruolo meno centrale di quello svolto finora, questo perché nella vicina Italia le differenze di legislazione, la disparità nei modi di fare, i differenti livelli e qualità dei servizi amministrativi andranno diminuendo celermente. Già ora si può costatare nell'amministrazione italiana un rapido cambiamento nel modo di pensare e di fare. Credo che tutto il Ticino, ma in particolare il Sottoceneri, dovrebbe già da ora confrontarsi con la conoscenza delle normative europee e recuperare le profonde lacune esistenti e Chiasso lo dovrà fare più degli altri, perché a questo è legato il suo futuro.

Autostrada e ferrovia

Per la sua posizione urbana, vicina alle città, l'autostrada è stata concepita male, senza visione. Tant'è vero, che oggi, per renderla vivibile, bisogna apportarle dei correttivi, operare pesanti interventi terapeutici, che però non correggeranno del tutto il difetto congenito. Qualche ulteriore speranza è riposta nelle possibilità offerte dalla gestione dei traffici con installazioni elettroniche. L'idea è di trasformare l'autostrada in una macchina, un vero «meccanismo» per il trasporto e gestirla quindi con attrezzature moderne, come la segnaletica avanzata, al fine di condurre il comportamento degli utenti. A tale scopo si possono applicare delle tecnologie già esistenti, simili a quelle usate dalle industrie per la gestione degli stock. L'obiettivo è quello di evitare i grumi e i collassi, con vantaggi non solo per le singole località, ma per l'intero Cantone. Il tutto è pensato per facilitare l'uso dell'autostrada, e migliorare anche i collegamenti interni dello stesso Cantone. Sono, tuttavia, dei correttivi che possiamo definire una forma d'autodifesa; il vero progresso si avrà solo quando si allestiranno le infrastrutture necessarie per spostare massicciamente i trasporti pesanti dalla strada alla ferrovia.

Il traffico pesante e l'integrazione tra autostrada e ferrovia

La soluzione sta più nella collaborazione tra i vari mezzi di trasporto che nella loro concorrenza. L'autostrada potrebbe ricavare notevoli vantaggi dalla collaborazione con la ferrovia, tanto è vero che strada e ferrovia hanno dei punti in comune che sono i centri intermodali. Questi, fino ad ora, sono stati sempre lasciati all'iniziativa della ferrovia. Io credo invece che, l'autostrada – d'accordo con la ferrovia – avrebbe interesse nel farsi co-promotrice – anche in termini di finanziamento – di un numero più importante di tali centri. Il numero ridotto dei centri esistenti crea un intasamento spaventoso della rete stradale minore, mentre – come prevede tra l'altro un piano non ancora ufficiale della Regione Lombardia – se si riuscisse a circondare Milano di una collana di centri intermodali, si avrebbe il gran vantaggio di ridurre notevolmente il traffico inutile; come quello dell'autocarro che gira a vuoto alla ricerca del centro intermodale disponibile. Lo scopo è di far arrivare il camion il più in fretta possibile ad un centro di media grandezza, da dove si possono costituire delle parti di treno che poi confluiscono verso i centri maggiori, dove infine si costituiscono dei treni interi, instradati, per le grandi distanze. Questo è il modello che io auspico e che mi sono prefigurato nel promuovere la collaborazione tra strada e ferrovia. L'autostrada ha un mandato di prestazione, deve trasportare e deve farlo bene, ed è un servizio che costa. Se l'autostrada funziona male, l'utenza avrà la tendenza ad evitarla. Allora si penserà a potenziarla, ma oggi diventa sempre più difficile trovare il consenso necessario per potenziarla attraverso l'aumento delle corsie. Inoltre, la risposta è lenta, senza contare che il potenziamento degli assi autostradali è spesso traumatico per il territorio. Quindi, al fine di evitare lunghi e costosi potenziamenti, per l'autostrada può essere vantaggiosa l'integrazione funzionale con la ferrovia.

Il collegamento con la Malpensa e l'asse Como - Chiasso-Varese

In quest'ipotetico e probabile collegamento bisogna arrivare a rendere attrattivo il mezzo pubblico. I collegamenti attuali che già esistono per la Malpensa sono rapidi e interessanti. Raggiungere tramite autostrada l'aeroporto della Malpensa sarà sempre meno agevole. Per chi deve prendere un aereo è fondamentale il tempo, e quindi prevedere dei margini di tempo per evitare il rischio d'imbottigliamenti o intoppi. Tutti i grandi aeroporti europei sono sempre di più serviti dai mezzi pubblici, e sempre di più questi sono preferiti dall'utenza. L'auto non sempre è affidabile. Il tratto ferroviario che si vuole realizzare, come collegamento con la Malpensa, comporta vantaggi a varie scale, da quella piccola, a quella media, a quella grande. A piccola scala, perché crea un collegamento insubrico tra il Ticino e Varese e tra

Varese e Como. Questo vuol dire che in realtà si costituisce un sistema che crea sviluppi ed effetti sinergici molto interessanti, un «polo multiplo» che fa da contraltare alla metropoli di Milano. Non è un concetto di contrapposizione, ma un tentativo di proporsi come partner di contrattazione interessante. Mentre a media scala, si possono incrementare i collegamenti dal Ticino e dal Comasco verso la Romandia; Losanna e Ginevra sono delle destinazioni sempre ambite e apprezzate per chiunque. Il collegamento con l'Aeroporto è un servizio da valutare nel tempo, perché non giustificato dal numero attuale d'utenti della Malpensa. Ma è il collegamento con l'aeroporto che conferisce a quest'infrastruttura dignità, consenso politico e popolare. È il collegamento a grande scala che apre speranze e potenzialità: se si parla del collegamento tra Lugano e Malpensa si ottiene un interesse ben superiore che se si parla della nuova tratta tra Arcisate e Stabio. È innegabile che questa ferrovia, ideata da ormai dieci anni, ha acquistato un diverso peso e significato, anche politico, grazie all'ampliamento dell'Aeroporto intercontinentale della Malpensa.

La salvaguardia del territorio, il turismo e l'attrazione delle zone verdi

Il paesaggio del Mendrisiotto è stato costruito male a fondovalle, ma fortunatamente è ben conservato sulle pendici del Monte Generoso e del San Giorgio o del Penz. Paradossalmente il Mendrisiotto raccoglie il meglio e il peggio del paesaggio ticinese. Raccoglie anche un retaggio storico ragguardevole che, se valorizzato – una valorizzazione tra cultura e natura – può diventare un'attrazione economicamente rilevante, interessante e vitale per gli operatori turistici. Come diceva il Martinola, nella sua ricerca sulle cose d'arte del Mendrisiotto: «L'insipienza degli uomini, nonostante tutto, non è riuscita a rovinare la luce del Mendrisiotto». Questo è profondamente vero: la luce del Mendrisiotto è qualcosa di veramente speciale, è un anticipo di Toscana; ci sono degli squarci e dei punti di vista davvero «toscaneggianti». Così come si può andare sulle montagne e trovare testimonianze paleontologiche e geologiche d'interesse internazionale. Infatti, abbiamo adottato specifici piani di protezione per le gole del Breggia, per tutto il Monte Generoso, mentre siamo in candidatura presso l'UNESCO per l'inserimento del monte San Giorgio, nell'elenco del patrimonio naturale mondiale dell'umanità. Come si vede, sono concentrati in un fazzoletto di terra alcuni tra i principali luoghi naturalistici più pregiati del Cantone. Bisognerà vegliare che almeno queste zone siano ampiamente preservate e tutelate. D'altronde non siamo in presenza solo di ricchezze naturalistiche, ma anche di un ricco patrimonio monumentale, come il battistero e la chiesa di Santa Croce a Riva San Vitale e il nucleo storico di Mendrisio, o di realtà meno conosciute, come il nucleo antico di Arzo, che presenta una struttura urbana fatta di particolari tipologie di case a corte. La rivalutazione di tutte queste componenti può contribuire a riscoprire il grande valore di questa terra.

Bisogna sforzarsi prima di tutto di prenderne coscienza attraverso specifici studi, ricerche formali e storiche. A tale proposito, importante può essere l'apporto dell'Accademia di architettura, o della SUPSI. Sono questi studi e ricerche che possono promuovere il desiderio di conoscere e visitare le ricchezze di questa regione.

* Benedetto Antonini, Divisione della pianificazione territoriale