

# Il metrò per la città-Ticino : un'infrastruttura e un servizio per gestire la mobilità e il territorio

Autor(en): **De Gottardi, Riccardo**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2007)**

Heft 3

PDF erstellt am: **08.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-133723>

## **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 metrò per la città-Ticino: un'infrastruttura e un servizio per gestire la mobilità e il territorio

Riccardo De Gottardi\*

Il nuovo Piano direttore pone la città-Ticino come orizzonte dello sviluppo socio-economico e territoriale del nostro Cantone per il 2020. Si tratta di una visione di un Ticino unito, coeso e competitivo, che offre una elevata qualità di vita ai propri abitanti.

- Unità e coesione sono da ricercare e promuovere attraverso il superamento della tradizionale dicotomia tra centro e periferia, tra città e campagna, tra Sopra e Sottoceneri, per dare forma e sostanza a un territorio unico, in cui tre grandi aree territoriali Bellinzonese e Valli, Locarnese e Valli e Sottoceneri e quattro agglomerati (Lugano, Locarno, Bellinzona e Mendrisio-Chiasso) dialogano e mettono in rete le proprie potenzialità a vantaggio dell'insieme. Un sistema che vale dunque più della somma delle sue parti (Fig. 1).
- Un Ticino competitivo deve sapersi integrare in un contesto socio-economico sempre più globale valorizzando le proprie risorse.
- Preservare quelle qualità e quelle caratteristiche che ancora contraddistinguono il nostro territorio e lo rendono attrattivo per la residenza e per il turismo: un paesaggio alpino e prealpino diversificato, un fondovalle non ancora totalmente compromesso - benché sottoposto a forti pressioni -, una buona accessibilità.

La città-Ticino nella nostra regione è un insieme unico, con le sue aree verdi, il suo centro degli affari e dei commerci, la sua sede amministrativa, le sue zone produttive, i suoi quartieri multifunzionali e quelli specializzati, il suo quartiere di proposte artistiche e culturali. Affinché questa città sviluppi le sue potenzialità è necessario anche un sistema di mobilità che sappia unirla, collegando in modo efficace le sue parti e integrandola con le realtà che la circondano: a sud la regione insubrica e la Lombardia e a nord l'Altopiano elvetico. Il sistema della mobilità è dunque un punto di riferimento centrale per il nostro futuro. Questo sistema oggi deve fare un passo oltre, deve saper cogliere e rispettare le esigenze di un territorio

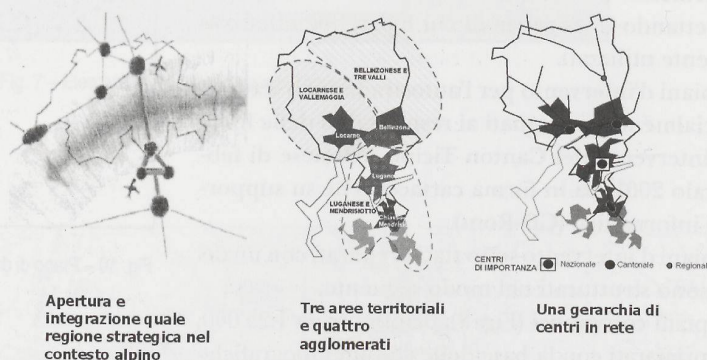


Fig. 1 - La Città-Ticino secondo il nuovo Piano Direttore

limitato e fragile, e dare anche un contributo per ridurre i carichi ambientali, ancora troppo elevati. In questa prospettiva due progetti, intimamente legati, appaiono di fondamentale importanza: la nuova trasversale ferroviaria alpina al San Gottardo e il nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO).

Una città non può vivere bene e svilupparsi senza un sistema di trasporti pubblici attrattivi.

Una recente ricerca del Credito Svizzero<sup>1</sup> ha rilevato per il nostro Cantone un grado di accessibilità inferiore alla media nazionale; in particolare sono stati evidenziati la carente apertura a sud e il ritardo nel disporre di una rete di trasporti pubblici attrattivi. Ebbene il progetto AlpTransit e il progetto TILO contribuiscono in modo decisivo a colmare questa lacuna. Essi vanno a completare gli sforzi intrapresi da una decina di anni a questa parte per ammodernare e rilanciare i trasporti pubblici in Ticino. Entrambi i progetti, poi, hanno una valenza ambientale chiara: essi offrono una gamma di prestazioni in grado di dare un'alternativa all'invasione del traffico motorizzato leggero e pesante, e quindi contrastarne gli effetti indesiderati (emissioni, rumori, incidenti, consumo di energia e di suolo).

Queste opere sono pure occasione per attivare nuovi progetti di natura territoriale e urbanistica su scala regionale e locale. AlpTransit e TILO



diventano dunque catalizzatori per l'avvio di operazioni di recupero e riordino urbanistico in zone problematiche, oppure per stimolare interventi di rilancio di aree insediative disperse o poco attrattive. È in particolare attraverso le nuove stazioni e lo spostamento o il rinnovo di quelle già esistenti, che si possono diffondere i vantaggi del nuovo sistema di trasporto e incentivare un uso del suolo più sostenibile.

Il progetto AlpTransit è in via di realizzazione. Circa il 70% dello scavo del sistema di gallerie al San Gottardo è compiuto; per la galleria di base del Monte Ceneri si è iniziato con i lavori preparatori. Le due opere saranno aperte all'esercizio nel 2017 e nel 2019. La rete ferroviaria entro poco più di dieci anni si arricchirà così di due elementi fondamentali per migliorarne le prestazioni e la produttività (Fig. 2).

I tempi di percorrenza tra Zurigo e Lugano, ad esempio, si accorceranno di oltre un'ora, passando dalle attuali tre a un'ora e quaranta minuti. Dal Ticino verso il resto della Svizzera e viceversa, si potrà disporre di un'offerta raddoppiata, almeno durante i fine settimana, con un treno Intercity ogni mezz'ora. Verso Milano vi saranno riduzioni dei tempi di percorrenza già dal 2009, grazie all'inserimento del nuovo materiale rotabile policorrente e ad assetto variabile, più veloce e più diretto nel passaggio alla frontiera. La capitale lombarda sarà a meno di un'ora da Lugano. Dal profilo economico e territoriale il Ticino sarà così meglio integrato nel sistema delle città svizzere ed europee.

Il nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia TILO viene a inserirsi in queste nuove infrastrutture e nell'orario dei treni a lunga percorrenza estendendone i vantaggi a tutto il territorio cantonale, in particolare con un servizio che allaccia in modo rapido, diretto e con una frequenza di almeno 30 minuti gli agglomerati di Bellinzona, Locarno, Lugano, Mendrisio-Chiasso, Como e Varese. Questo progetto viene attuato in tre tappe (Fig. 3).

La prima è già diventata una realtà dal 2005, con l'orario cadenzato ogni 30 minuti in tutto il Cantone. Le prossime tappe coincideranno con la messa in esercizio del nuovo collegamento da Mendrisio verso Varese e Malpensa (2011), che porterà Lugano a meno di mezz'ora da Varese e a meno di un'ora da Malpensa. La terza andrà di pari passo con l'apertura della galleria del Monte Ceneri e con l'attivazione in contemporanea del raccordo diretto Locarno-Lugano. I tempi di percorrenza saranno allora dimezzati (Fig. 4).



Fig. 2 - Rete ferroviaria oggi e all'orizzonte 2019

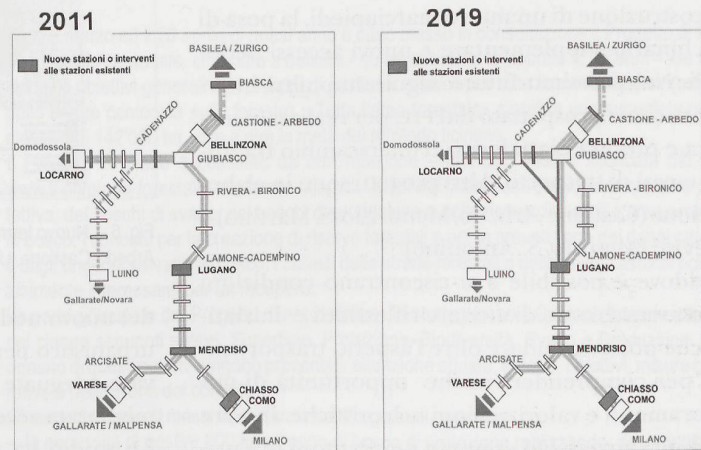


Fig. 3 - Servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia

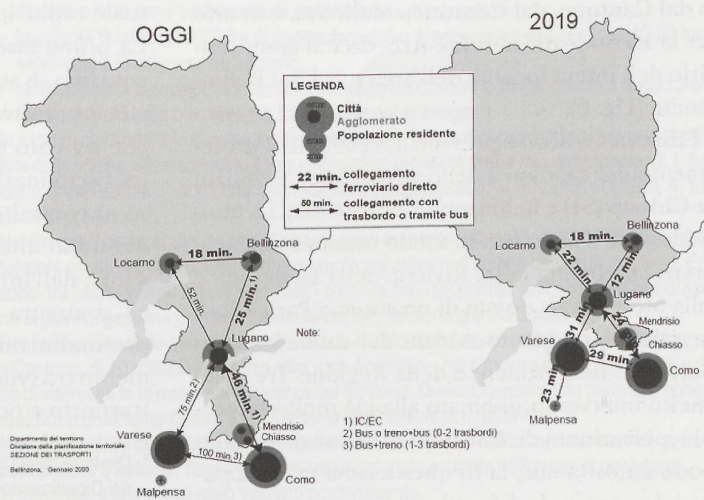


Fig. 4 - Tempi di percorrenza con il servizio ferroviario Ticino-Lombardia



Novità sono pure previste per il materiale rotabile. Entro la metà del 2008 tutte le linee ticinesi saranno servite con i nuovi convogli FLIRT: composizioni climatizzate, con pianale ribassato per un agevole accesso, con un design moderno e un sistema di videosorveglianza, a garanzia di una migliore sicurezza degli utenti (Fig. 5).

L'impegno tecnico e finanziario per raggiungere l'obiettivo è importante e il cammino è ancora lungo. Ma il metrò per la città-Ticino è lanciato. Diverse novità e progetti toccano le stazioni. A partire dal 1999 sono stati attuati diversi interventi di miglioria: i più significativi sono stati effettuati a Bellinzona, Lamone, Tenero, Giubiasco e Lugano. I lavori per lo spostamento della stazione di Riazzino più a sud, al centro della zona industriale, inizieranno nei prossimi mesi; a Lugano è in corso un ulteriore miglioramento con la costruzione di un nuovo marciapiedi, la posa di un binario supplementare e nuovi accessi pedonali. Nel prossimo futuro seguiranno altri interventi, come prospettato dal PTL, per realizzare una vera e propria piattaforma d'interscambio tra tutti i mezzi di trasporto. Altri progetti sono in elaborazione (Castione-Arbedo, Mendrisio-S. Martino) o previsti (Minusio, S. Antonino).

Laddove è possibile e si riscontrano condizioni adatte cerchiamo di attivare riflessioni e iniziative che possano andare oltre l'aspetto trasportistico, per comprendere anche opportunità di miglioramenti e valorizzazioni urbanistiche. In altre regioni svizzere (ad esempio nei Cantoni di Zurigo e Berna) la realizzazione del sistema ferroviario regionale va di pari passo con importanti iniziative di carattere urbanistico, che mobilitano enti locali e imprenditori privati.

Un progetto-pilota in questa direzione, promosso dal Cantone, dal Comune e dalle FFS, è in atto per la stazione di Castione-Arbedo e il comprensorio dell'intera località dell'area nord del Bellinzonese (Fig. 6).

A Castione-Arbedo è previsto dal 2009/10 il trasferimento del capolinea delle attuali linee Bellinzona-Chiasso (S1) e Bellinzona-Locarno (S2). La nuova stazione – allacciata in modo ottimale anche ai servizi su gomma della Riviera, della Leventina e della Mesolcina e dotata di un sistema Park + Rail – costituirà un punto nodale del sistema di trasporto del Bellinzonese e della Regione Tre Valli. Questo intervento, abbinato alla già molto favorevole ubicazione di Castione-Arbedo vicino allo snodo autostradale, fa di questa zona un'area potenzialmente molto attrattiva per gli insediamenti. Con il Comune e le FFS, il Cantone ha così attivato una collaborazione volta a sviluppare il progetto



Fig. 5 – Nuovo materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia dal 2007

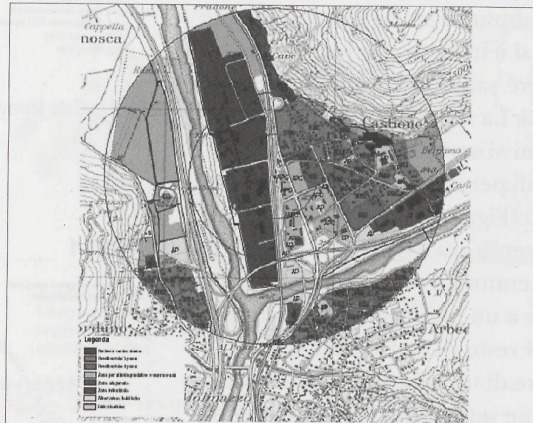


Fig. 6 – Nuovo terminale del servizio ferroviario Ticino-Lombardia ad Arbedo-Castione. Un'opportunità di sviluppo economico e urbanistico.

del nuovo nodo intermodale e anche un concetto urbanistico per l'area adiacente che possa incentivare adeguate opportunità insediative grazie alla migliorata accessibilità con i trasporti pubblici.

Lo studio ha preso in considerazione anche un perimetro più ampio, comprensivo della vasta zona industriale a valle della ferrovia e dell'area commerciale-artigianale a monte.

L'obiettivo è quello di verificare le dinamiche insediative in atto e controllare i rischi di un'eventuale evoluzione indesiderata.

La prima fase di questo progetto-pilota, appena conclusa, è stata condotta attraverso un approccio innovativo: la cosiddetta progettazione-test, che ha visto all'opera in parallelo tre gruppi interdisciplinari di professionisti incaricati di fornire ai committenti proposte per l'organizzazione del nodo intermodale e per lo sviluppo e la gestione dell'intera area.

Ci si augura che le proposte ora in via di approfondimento possano migliorare il coordinamento tra sviluppo delle infrastrutture e servizi di trasporto e organizzazione territoriale.

\* Direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità del Dipartimento del territorio

**Note**

1. Credit Suisse economic research (2005), Lugano e il Ticino urbano-struttura e prospettiva, Zurigo.