

La Porta Sud delle Alpi : pianificazione transfrontaliera per lo spazio funzionale di Chiasso

Autor(en): **Fontana, Elena**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2020)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-956820>

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

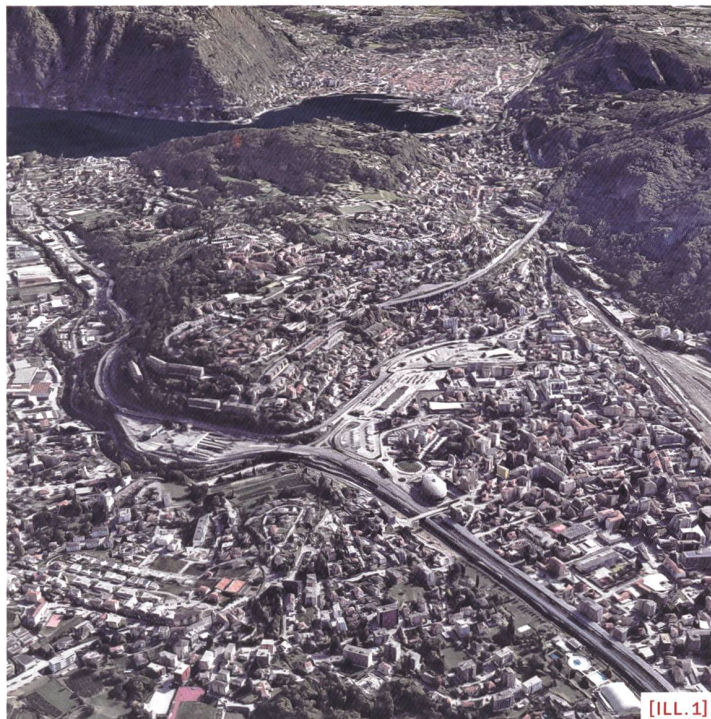
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La Porta Sud delle Alpi

Pianificazione transfrontaliera per lo spazio funzionale di Chiasso

ELENA FONTANA

Pianificatrice MAS ETH
RP Architetto AAM USI.



All'area transfrontaliera di Chiasso-Como manca una visione. Territorio di frontiera e di transito obbligato, ha visto i momenti di massimo sviluppo dopo la costruzione della stazione internazionale alla fine degli anni '20 e la costruzione dell'autostrada alla fine degli anni '60. Attualmente non ha più l'identità di città della ferrovia e del commercio di frontiera. Oggi non è una città attrattiva: tutta l'area presenta problemi legati all'inquinamento fonico, dell'aria e delle acque, al traffico su gomma, e alla presenza di viadotti da risanare. Il passaggio dell'autostrada nel centro di Chiasso, visto in passato come un'opportunità, oggi rappresenta una grande cesura del territorio che comprende il lago di Como, il parco delle Gole della Breggia, campagne, boschi, colline e torrenti. La Porta Sud delle Alpi è una visione condivisa per quest'area di frontiera, che parte da un intervento radicale di miglioramento della relazione fra infrastruttura e paesaggio.

Visione per uno spazio transfrontaliero

Questa città policentrica, la Porta Sud delle Alpi, trova nel territorio di Chiasso un caso emblematico. Qui si concentrano problematiche legate a mobilità, inquinamento, problemi di esondazione, sicurezza delle strade ed evidenti cesure territoriali – l'autostrada a nord e la ferrovia a sud – che impediscono gli accessi verso il bosco, la collina, i fiumi e i

parchi che circondano la città. Le infrastrutture della mobilità sono state potenziate sui tracciati concepiti negli anni Sessanta quando il volume di traffico su gomma non aveva le proporzioni di oggi. Anzi, il passaggio dell'autostrada in centro era visto come un'opportunità per i commerci.

Si propongono strategie per un insieme di aree che dipendono l'una dall'altra e che si interconnettono nel quotidiano non solo dal punto di vista spaziale e dei flussi di movimento di merci e persone, ma anche per dinamiche economiche e sociali: è lo «spazio funzionale» di Chiasso, uno spazio unico seppur appartenente a due stati diversi.

Il potenziale di quest'area è rappresentato dalla forza degli elementi paesaggistici: i parchi, i torrenti, il patrimonio edilizio storico, la vicinanza ai laghi, quello di Como e di Lugano. Il territorio di Chiasso si situa a cavallo tra due parchi di importanza nazionale, il Parco Spina Verde in Italia e il Parco delle Gole della Breggia in Svizzera.

Si propone di spostare il tracciato della tratta dell'autostrada N02/E35 che non è a norma per mancanza di corsie di emergenza e raggi di curvatura ridotti. Inoltre, il valico di Brogeda è il più frequentato d'Italia. Nella parte svizzera la tratta taglia in due il centro abitato, una cesura per la quale sono state adottate misure di protezione fonica.

[ILL. 1+2] Situazione attuale e visione futura. (Fonte: Elena Fontana)

Si propone un tunnel di 4 km sotto il Penz, tra Monte Olimpino e la zona industriale del Pian Faloppia, dove troverebbe spazio la nuova dogana. Si aprono nuove possibilità come l'integrazione di un nuovo sistema di controllo digitalizzato delle merci legato alla nuova tratta in galleria e l'adeguamento della viabilità locale. Il fiume Breggia, liberato dalla presenza dell'autostrada, può diventare una presenza centrale nel cuore della città. L'avvicinamento dell'autostrada alla tratta ferroviaria permette di progettare una stazione di trasbordo per merci su gomma. Le merci potranno essere caricate sulla linea ferroviaria senza dover attraversare il centro abitato. Quest'area diventa attrattiva per nuove imprese: un centro di sviluppo economico, ben connesso alle infrastrutture.

Metodo

Il caso di studio proposto è l'occasione per testare una metodologia trasferibile ad altre situazioni. Le strategie proposte mirano a risolvere simultaneamente problemi comuni ad aree appartenenti a paesi diversi, per una visione coordinata su più temi, che metta in luce il potenziale del territorio di Chiasso.

Pianificare un'area significa discutere e analizzare «il problema rilevante» nell'ambito di un processo interdisciplinare.

Nella fase di analisi dell'area è stato scelto di coinvolgere responsabili di diversi settori di interesse, professionisti competenti che lavorano nel territorio di Chiasso o esperti di pianificazione europea, con i quali sono state condotte interviste «a domanda aperta».

Il progetto è pensato a tre scale differenti: l'inquadramento a livello nazionale ed internazionale, la scala regionale, e quella locale. Spostare una strada di interesse nazionale o

creare un parco fluviale cambia l'assetto organizzativo di un luogo e ne influenza le dinamiche sociali ed economiche. Inoltre, è necessario contestualizzare gli interessi settoriali a una scala più ampia, confrontarli con gli obiettivi degli enti cantonali e regionali, fino a quelli dei progetti nazionali ed internazionali, come i tracciati dei corridoi europei TEN-T o AlpTransit.

Una volta identificata la problematica rilevante, sono state proposte delle strategie progettuali intese a risolverla. Questo lavoro di ricerca è stato poi accompagnato dal supporto di alcuni specialisti di settore per testare la fattibilità delle strategie: sono state discusse più varianti, costi di intervento e tempistiche. Il progetto, inteso come scenario ipotizzato, ha permesso di verificare l'efficacia di una strategia o di una visione urbana. Una progettualità efficace ha bisogno di essere condivisa politicamente, deve avere un orizzonte temporale a medio e lungo termine per lo sviluppo della città, con obiettivi a scala interregionale che riguardano non solo la qualità dello spazio urbano ma anche le relazioni sociali ed economiche, la funzionalità e la simbiosi con il paesaggio ed il contesto.

In pianificazione è necessario riconoscere la centralità del progetto (ipotesi) come strumento di sviluppo territoriale, in quanto è il modo più veloce per testare se una strategia è efficace o meno. Ipotizzare un cambiamento e renderlo il più concreto possibile è il miglior modo per attivare una discussione che a sua volta porta a scoprire nuovi problemi e priorità di obiettivi [1].

Strumenti pianificatori: risposte in linea con gli obiettivi

Il Cantone Ticino e la Regione Lombardia utilizzano strumenti pianificatori differenti. Le procedure presentano iter e tempistiche diversi con importanti differenze di struttura or-

[ILL. 3] Tratta tunnel con verifica altimetrica. (Fonte: Elena Fontana)



ganizzativa e di gerarchia amministrativa. Questo è senza dubbio un problema per lo sviluppo di strategie comuni. Tuttavia, condividendo le stesse problematiche, è stato anche conseguente individuare obiettivi comuni, in linea con quelli nazionali ed internazionali. Entrambe le amministrazioni sostengono la necessità di rafforzare la pianificazione transfrontaliera, il potenziamento del traffico merci su rotaia limitando quello su gomma, la necessità di contrastare la dispersione degli insediamenti e promuovere lo sviluppo centripeto. L'accessibilità accessibilità agli elementi di pregio del paesaggio che costituiscono il valore non monetizzabile ed identitario del luogo risulta essere un tema particolarmente sensibile.

Futuro: le sfide di oggi

Le aree di frontiera sono i nuovi poli di sviluppo di un'economia polarizzata: devono difendersi dalle pretese di espansione dei grandi centri, oggi saturi, e lavorare su strategie che ne alimentino la propria forza attrattiva, identificandosi come aree prioritarie per lo sviluppo regionale. Grazie allo sviluppo della mobilità, questi luoghi sono sempre più facilmente raggiungibili e centrali. La visione proposta per lo spazio funzionale di Chiasso non si pone come unica risposta possibile alle problematiche. Si tratta di un'ipotesi che ha permesso di portare alla luce problemi e testare la reazione delle amministrazioni e dei cittadini. Ad oggi lo studio presentato ha riscosso un grande successo non solo tra i Comuni coinvolti ma anche fra la stampa. Qual è il prossimo passo? Questo scenario auspicato resterà solo sulla carta?

La tempistica e gli iter pianificatori differenti per Italia e Svizzera non devono essere un freno. La soluzione non è quella di cambiare gli strumenti pianificatori che sono specifici per ogni stato. È fondamentale creare un consenso nei confronti di una strategia comune che venga poi inserita negli strumenti pianificatori di Italia e Svizzera. Per garantire il consenso ed una base concreta di lavoro, la pianificazione deve essere condivisa a più livelli ed integrare le varie proposte settoriali. Ogni attore gioca un ruolo importante, a partire dai piccoli Comuni. Sviluppare una visione significa orientare scelte pianificatorie verso un obiettivo comune, influenzare in maniera consapevole l'identità di un luogo, scegliere su cosa scommettere, decidere quali sono gli obiettivi di livello superiore.

[1] A sostegno della metodologia usata, si richiama il testo della dott.ssa Anita Grams. «Es ist die Aufgabe der Wissenschaft in der Raumplanung, kühne Hypothesen aufzustellen und diese intensiv zu prüfen. Gerade die Raumplanung beschäftigt sich mit Problemen, deren Behebung oder Vermeidung in der entfernteren Zukunft liegt. Deshalb sind Hypothesen und deren Prüfung die Grundlage für den Erkenntnisgewinn. Ein Testentwurf ist eine Hypothese im Sinne einer Vermutung oder Abschätzung. Er ist eine informelle, rasche und kostengünstige Methode zur Erkundung von strategischen Informationen («Schnelltest»).» (Grams Dietziker Anita C. I. (2015): Spielräume für Dichte. Problemorientierter Verfahrensansatz für Verdichtung als Element der Innenentwicklung dargestellt am Beispiel kleiner und mittlerer Gemeinden im Schweizer Mittelland. Zürich/Biel: Seite 60)

[2] ETH Zürich, Departement Bau, Umwelt und Geomatik (D-BAUG), Netzwerk Stadt und Landschaft (NSL) MAS ETH RP (MAS-Programm in Raumplanung) <https://masraumplanung.ethz.ch>

ZUSAMMENFASSUNG

Das Südtor der Alpen

In der Forschungsarbeit «Südtor der Alpen» (ETH MAS Raumplanung) [2] wird das Thema der grenzüberschreitenden Planung aufgegriffen und eine langfristige, phasenweise umsetzbare Entwicklungsvision vorgeschlagen, die über die Verwaltungsgrenzen hinausgeht und gleichzeitig die gemeinsamen Probleme des Gebietes von Chiasso, Balerna, Novazzano, Vacallo, Morbio Inferiore in der Schweiz und Como, Maslianico, Cernobbio und Ronago in Italien lösen soll. Als Südtor bildet dieses Gebiet einen Zugang zu den Alpen und hat damit gegenüber den grossen Zentren eine eigene Anziehungskraft. Lugano-Varese-Mendrisio-Como und das Gebiet von Chiasso besitzen den Charakter einer multipolaren Stadt, mit homogenen kulturellen und landschaftlichen Besonderheiten: Zusammen formen sie einen wettbewerbsfähigen und attraktiven Wirtschaftspol, der gut verbunden und leicht erreichbar ist.

Die Arbeit untersucht die infrastrukturellen Systeme, die diese Stadt durchqueren, ihre Entwicklung massgeblich prägen und ihre Strategien für die Zukunft bestimmen. Es ist notwendig, über die Logik der einzelnen Gemeinden, der Agglomeration und des Gemeindefusionen hinauszugehen: die Grenzen sind diejenigen der Landschaft. Die geografische Lage dieses Territoriums impliziert die Einbindung mehrerer transnationaler institutioneller Ebenen in die Planungsfragen. Dabei soll die Identität, die in dieser Region eine europäische Bedeutung einnimmt, nicht vernachlässigt werden. Die Forschung soll einen methodischen Ansatz fördern, der auf andere grenzüberschreitende Gebiete übertragbar ist.

RÉSUMÉ

La Porte Sud des Alpes

Le travail de recherche «Porte Sud des Alpes» [2] aborde le thème de l'aménagement du territoire transfrontalier. Il propose un scénario de développement à long terme qui peut être mis en œuvre par étapes et dépasse les frontières administratives. On y propose des solutions simultanées à des problèmes partagés, pour l'ensemble des communes de Chiasso, Balerna, Novazzano, Vacallo, Morbio Inferiore, côté Suisse, et de Côme, Maslianico, Cernobbio et Ronago, côté Italie. Ces communes forment une «ville», qui constitue un chemin d'accès aux Alpes, la Porte Sud, et possède un pouvoir d'attraction propre par rapport aux grands centres catalyseurs. Lugano-Varese-Mendrisio-Côme et le territoire de Chiasso affirment un caractère de ville multipolaire, avec les mêmes spécificités culturelles et paysagères: ensemble, ils forment un pôle économique compétitif et attractif, bien connecté et facile d'accès.

Le travail examine les systèmes d'infrastructures qui traversent ce territoire et qui agissent profondément sur le développement de la ville, tout en conditionnant ses stratégies pour l'avenir. Il faut aller au-delà du concept de communes individuelles, d'agglomération et de fusion de communes: les vraies limites sont celles du paysage. La situation géographique de ce territoire demande une approche transnationale à plusieurs niveaux institutionnels pour les questions d'aménagement, aussi en ce qui concerne son identité à l'échelle européenne. Le travail de recherche vise à promouvoir une approche méthodologique transférable à d'autres domaines.