

Zeitschrift: Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik : VPK = Mensuration, photogrammétrie, génie rural

Herausgeber: Schweizerischer Verein für Vermessung und Kulturtechnik (SVVK) = Société suisse des mensurations et améliorations foncières (SSMAF)

Band: 89 (1991)

Heft: 12

Artikel: La nuova trasversale alpina e le (non) risposte sull'area ticinese

Autor: Borella, P.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-234618>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.05.2025

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

La nuova trasversale alpina e le (non) risposte sull'area ticinese

P. Borella

La realizzazione della nuova trasversale alpina europea (NEAT) significa per il Canton Ticino almeno due cose:

la prima un radicale cambiamento, e meglio peggioramento, dei carichi ambientali in tutto il Cantone (salvo le aree più esterne al progetto) durante la costruzione. Gli investimenti saranno di un ordine di grandezza «storici» per il Cantone, con le ricadute temporanee positive e negative che ciò comporta;

la seconda un radicale cambiamento dell'assetto di sviluppo, non solo economico, ma culturale e politico del Cantone, dopo la messa in esercizio.

Die Realisierung der Neuen Alpentransversalen NEAT bedeutet für den Kanton Tessin:

erstens eine radikale Veränderung und Verschlechterung der Umwelt während des Baues, mit Auswirkungen von «historischer» Grössenordnung für den ganzen Kanton;

zweitens eine radikale Veränderung der bisherigen Entwicklung des Kantons, sowohl ökonomisch als auch kulturell und politisch.

I problemi di pianificazione del territorio (incluso quelli di ordine ambientale) hanno un diverso grado d'importanza ed urgenza e si collocano in due momenti distinti e cioè «durante» la costruzione e «dopo» la messa in esercizio.

Scelte politiche ambigue

Le decisioni politiche prese a livello federale sono, a mio giudizio, ambigue o comunque non sufficientemente determinate e chiare. E qui pensiamo soprattutto alla scarsa considerazione assegnata alla direzione Luino per il traffico merci ed «il terminale» sud del progetto collocato a Lamone. Insomma si è rimasti fermi al concetto di «corridoio di transito» per le merci pensato più di 10 anni fa. E' il solito compromesso tra istanze regionalistiche e visione di corto respiro della politica elvetica che ancora una volta ha dimostrato tutti i suoi limiti ed i suoi ritardi per affrontare i nuovi problemi. Non esitiamo ad affermare che quest'ambiguità è diventata insopportabile non solo per la gente che risiede e lavora in questo Cantone (e le reazioni dei Comuni interessati al tracciato ne sono la testimonianza più evidente) ma anche per la perdita di credibilità delle autorità responsabili.

I tempi di realizzazione sono scanditi da Berna e sempre più ritmati dal tamtam della CEE tanto che c'è chi ritiene di dover comprimere ulteriormente i tempi di realizzazione e della messa in esercizio (entro il 2005 invece del 2010/2015).

Le risposte insufficienti del cantone

Come si colloca il Cantone in questo contesto? L'autorità cantonale (ed il Parlamento) dopo la fase delle rivendicazioni per il Gottardo-base (durante il periodo «narcotizzato» dal Consigliere Federale Schlumpf) ha elaborato un documento riassuntivo delle sue richieste consegnato ai rappresentanti alle Camere nel dicembre 1990. La posizione del Cantone si può riassumere nella richiesta di garanzie per un collegamento per passeggeri (e con Ferrovia 2000 in particolare) e di un'alternativa al traffico delle merci e delle persone sulla N2 (sgravio della N2) il tutto nell'ambito del rispetto dei vincoli ambientali. E' stato parimenti elaborato un progetto-idea proprio, diverso da quello ufficiale delle FFS, soprattutto per la Riviera ed il Bellinzonese (con tracciati in galleria). Si sono in definitiva approfonditi problemi esclusivamente tecnici senza una precisa risposta alle opzioni ed indirizzi di fondo.

Le opzioni di fondo dimenticate

Si continua infatti a gongolarsi in discorsi fumosi sul Piano Direttore senza rendersi conto – consapevolmente o meno – che tutto sta cambiando e sarà radicalmente diverso proprio a dipendenza e come conseguenza della nuova trasversale alpina. Opzioni di fondo che devono trovare una risposta operativa nell'ambito di un modello urbanistico ed ambientale. In altri termini è ora e tempo di indicare il come ed il perché il modello astratto Ticino Città-Regione può essere realizzato tenendo conto del nuovo elemento portante e decisivo della nuova trasversale alpina. Ciò significa tra l'altro:

- individuare la collocazione della stazione passeggeri Ticino (o varianti) nell'ambito della NEAT (per i collegamenti su lunghe distanze a livello europeo) e della stazione merci Ticino (come punto di contatto dell'interscambio merci cantonale con le aree europee);
- progettare un sistema di trasporti pubblici costituito da una spina dorsale tipo «S-Bahn» che, sfruttando la NEAT, colleghi ed integri (con le rispettive fermate e nodi) le aree urbane ticinesi (Chiasso-Mendrisio, Luganese, Bellinzonese, Locarnese e Biasca) con l'aggancio al sistema dei trasporti dei comprensori limitrofi (aree metropolitane zurighese e milanese in particolare);
- definire una chiara strategia ambientale attraverso lo spostamento del trasporto di merci in galleria in corrispondenza delle aree insediative (velocità di scorrimento di 100–120 km/ora) per privilegiare il traffico passeggeri in superficie per ragioni attrattività ed efficacia (velocità di scorrimento di 150–200 km/ora). Questa strategia permette l'utilizzo di tracciati in superficie esistenti con conseguenti esigenze di consumo di territorio contenuto.

L'urgenza di una strategia ambientale di indirizzo alla politica dei trasporti

Ma la strategia ambientale deve spingersi oltre e stabilire chiaramente che nel Sottoceneri il traffico deve essere prioritario per i passeggeri (vedi collegamento tra aree metropolitane di Zurigo e Milano) mentre quello delle merci deve essere prioritario su Luino. Da ciò deriva un modello d'esercizio (numero di treni al giorno) che permette di scaricare in modo sensibile il traffico giornaliero nel Sottoceneri e quindi di compatibilità con un traffico notturno ridotto conformemente all'Ordinanza federale sull'inquinamento fonico. Implicita è la necessità di adattamento dei tracciati e di modifiche alla linea esistente (e quindi senza ulteriori nuovi binari) in base alle esigenze poste per assicurare le frequenze e le velocità auspiccate (ad es. le tratte Taverne-Lugano; Paradiso-Melide, ponte-diga Bissone-Maroggia, ecc.).

Ciò significa potenziare Luino per il traffico merci secondo modalità realizzative da definire (doppio binario totalmente o parzialmente in galleria o all'aperto su certe tratte) con prolungamento sull'area italiana (integrazione sull'asse Novara-Genova ed il quadrilatero delle merci nel Milanese).

Quindi una chiara opzione organicamente inserita nelle direzioni dei flussi dei trasporti delle merci a scala europea (vedi ad es. contatto con le aree portuali Genova-Livorno).

Questo indirizzo risponde tra l'altro alle

esigenze di politica dei trasporti (vedi saturazione delle direttrici nord su Milano) e di protezione ambientale (vedi numero treni e velocità ridotta per il trasporto merci) sull'area lombarda. Questa scelta risponde anche agli obiettivi di promozione socio-economici di aree marginali della regione Lombardia e del Luinese in particolare.

Gli indirizzi più recenti di «gestione» prevedono per contro ca. 300 treni al giorno nel Sottoceneri e 100 treni verso Luino. Questo indirizzo non tiene conto di una riserva di capacità futura che dovrebbe essere collocata attorno ai 500-550 treni/giorno. Necessità che per ragioni di spazio non possiamo sviluppare in questa sede.

La strategia di gestione dovrebbe essere, secondo noi, rovesciata: privilegiare il trasporto passeggeri lungo la dorsale del Sottoceneri (con numero di treni merci marginale) e potenziamento del trasporto merci lungo l'asse Luino (con numero di treni passeggeri marginale). Ad esempio 250 (300) treni verso Luino e 150 (200) treni verso il Sottoceneri. Solo in questo modo si potranno liberare, tra l'altro, sufficienti capacità per il trasporto pubblico su area ticinese (S-Bahn).

Ecco perchè il ragionamento dell'établissement politico-ferrocratico federale «incominciamo a sviluppare il progetto fino a Lamone lasciando aperte le possibilità di potenziare Luino in un secondo tempo» non solo non è razionale ma è da ritenere una scelta politica miope ed in definitiva sbagliata e pertanto da rifiutare.

Da ultimo – ma non per questo meno importante – si deve sviluppare un modello urbanistico di riferimento e di sostegno ai progetti del sistema dei trasporti immaginando quale possa essere l'offerta in insediamenti (dove, come e con quali contenuti) affinché si concretizzi il progetto Ticino Città-Regione.

Pensare al futuro del Ticino

Da una parte dovrà essere chiarita la collocazione funzionale del Ticino rispetto alle città dell'area lombarda vicine (Novara, Varese, Como in particolare) risolvendo le questioni di concorrenzialità/complementarietà in un'ottica del dopo 1992 e del dopo-NEAT. Dall'altra parte dovrà essere data una risposta in prospettiva alle questioni della complementarietà



Fig. 1: Trasporti transalpini – sulle ferrovie.

tra zone urbane ticinesi (di Chiasso, Lugano, Bellinzona, Locarno) verificando e superando le certezze apparenti di una continuità assicurata nel tempo dello status quo.

Ciò sarà possibile se si riuscirà ad andare oltre alla contemplazione rassegnata delle funzioni di complementarietà per immaginare l'integrazione delle diverse aree in una città organica (vedi ad es. l'importanza del trasporto pubblico «S-Bahn» su linea NEAT). Sarà pure necessario ripensare in modo critico il rapporto tra attività terziarie e del secondario in un contesto europeo integrato e con l'area lombarda contigua in particolare. In altri termini bisogna incominciare a pensare ad una Città-Regione con una struttura economica anche diversa da quella attuale, con una densità residenziale di peso (l'assieme delle aree urbane) e con dotazione di servizi culturali di sostegno (vedi ad es. università). Senza parlare della collocazione e ruolo del turismo nel Cantone in uno scenario di scala europea.

Le anime morte della politica

Questa è la vera sfida, difficile, a cui è confrontato il Cantone. Sfida che necessita, come si vuol dire, di «un supplement

d'âme» e del coraggio di una minima carica utopica. Utopia che sarebbe ingenuo aspettarsi dalla politica (o almeno da quella parte di «anime morte» attualmente in circolazione sul mercato della politica). L'attesa passiva potrà dare il solo risultato immaginabile e cioè di trovarsi ai piedi della scala al momento dell'ultimazione della nuova linea.

In conclusione si può dire che «tra l'ansia di posare la prima traversina il più presto possibile» e «la necessità di scelte chiare sulle questioni fondamentali» (di cui si è fatto cenno in questo scritto) si è optato per il confronto ad «alta velocità» delle varianti di tracciato. Problematica certo importante ma strategia labile in assenza di opzioni chiare sulle questioni fondamentali. E' mia convinzione che il rischio di finire su un binario morto, sia notevolmente aumentato.

Pierino Borella
ing. dipl. ETHZ
urbanista SIA/FUS
CH-6952 Canobbio