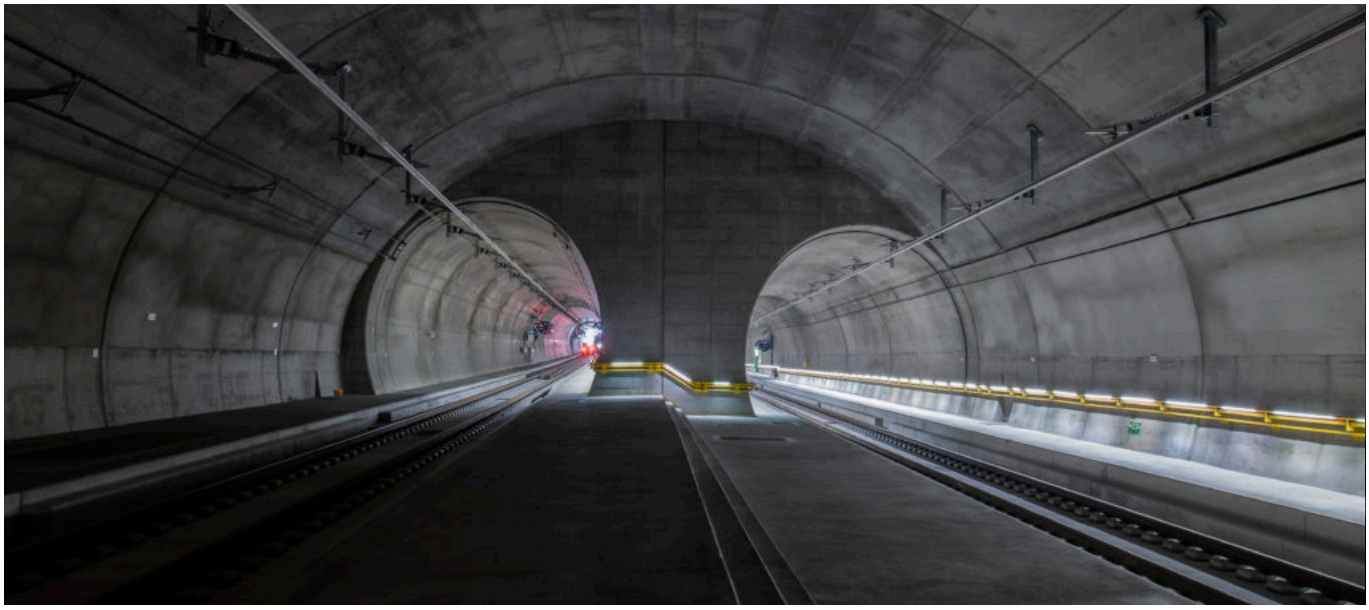
il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



AlpTransit, il Canton Ticino è diventato più piccolo

Il tunnel del Monte Ceneri completa il progetto ferroviario AlpTransit. Considerazioni sulla visione metropolitana del territorio

Il territorio del Canton Ticino è diviso in due parti dal Monte Ceneri. A sud, la valle del Vedeggio, Lugano con l'omonimo lago, e poi Mendrisio e Chiasso. A nord, Bellinzona e la grande valle del Ticino, che si snoda tra le montagne, dal lago Maggiore al Gottardo. Due regioni con storia e tradizioni diverse, e anche con un dialetto differente. **Lugano**, la città più ricca e popolosa, **e Bellinzona**, la città più antica e sede del governo cantonale, **distavano** fino a ieri **circa mezz'ora di treno**. **Con il nuovo tunnel disteranno circa 15 minuti.** La **nuova galleria "di base" da Camorino** (nella valle del Ticino) **a Vezia** (alla periferia di Lugano) **trasforma il vecchio sinuoso tracciato in ferrovia di pianura** e avvicina le due città, mutando la natura stessa delle loro relazioni sociali, culturali ed economiche. **Inoltre**, con un finanziamento cantonale – aggiuntivo rispetto alle risorse federali – **la galleria di base è stata collegata al tracciato diretto a Locarno** (sul lago Maggiore), dimezzando il tempo di percorrenza da Lugano, che era di circa un'ora. L'isolamento di Locarno, lontana dall'autostrada che collega Milano a Zurigo e Basilea, è destinato anch'esso ad una mutazione dall'esito imprevedibile.
È una rivincita del mezzo pubblico di trasporto su ferro, dopo decenni di egemonia

culturale dell'automobile. Un tempo, fino agli anni '60 del secolo scorso, il territorio ticinese era dotato di molte ferrovie a scartamento ridotto, che risalivano le valli servendo i villaggi, successivamente sostituite dagli autobus. In quegli anni, la **nuova autostrada** ha rappresentato l'ingresso definitivo del territorio cantonale nella modernità, e il disegno di **Rino Tami** dei portali delle gallerie ha segnalato alla cultura architettonica europea la nascente e peculiare qualità ticinese.
Con la nuova galleria, il disegno della **"Città Ticino"**, previsto dal **Piano direttore Cantonale**, segna un rilevante passo avanti. L'obiettivo socio-economico e urbanistico di questo piccolo territorio densamente urbanizzato e infrastrutturato è di formare un'**unica città multicentrica**, caratterizzata da fitte relazioni e scambi interni tra i suoi centri urbani, considerati, in questa prospettiva, come quartieri di un'unica città. Il processo, se governato con autorevolezza, può **correggere la tendenza insediativa egemone da un paio di decenni, costituita dalla diffusione a bassa densità degli abitati**.
Considerato dalla critica un prolifico "laboratorio" della ricerca architettonica, il territorio ticinese rappresenta un esempio particolarmente eloquente della relazione necessaria tra la tendenza insediativa e il sistema della mobilità. In passato, le stazioni ferroviarie hanno determinato la fondazione dei quartieri moderni delle piccole città, mentre successivamente l'autostrada ha favorito il mezzo privato e la diffusione insediativa. La sfida contemporanea è di organizzare il territorio, riducendo in modo decisivo i tempi degli spostamenti casa/lavoro attraverso la valorizzazione del trasporto pubblico, integrando la ferrovia con le linee di trasporto locali. La strategia è ufficialmente condivisa, anche se in realtà il conflitto politico con chi, in varie forme, cerca di opporre resistenza, è permanente.

AlpTransit, primato elvetico di portata europea

La galleria del Monte Ceneri rappresenta il completamento del progetto AlpTransit, **la cui opera centrale è la galleria di base del San Gottardo**, che ha sostituito il faticoso percorso alpino con una "ferrovia di pianura". La **galleria ferroviaria più lunga del mondo (56 km)** è anche **l'opera pubblica più costosa della storia della Confederazione**. Il progetto AlpTransit, con il completamento della galleria del Monte Ceneri, ha ridotto di un'ora la distanza di tre ore tra Lugano e Zurigo, favorendo, lungo il suo percorso, una maggiore indifferenza di posizione tra i luoghi delle abitazioni rispetto a quelli del lavoro.

Fin dalla sua concezione iniziale, il progetto AlpTransit fa parte – insieme alla galleria di base del Lötschberg che collega Basilea al Vallese e a Domodossola – di un sistema ferroviario diretto ad aumentare la velocità e ridurre i tempi di trasporto delle merci dai porti del nord del continente ai porti liguri, come previsto dal **"corridoio Reno-Alpi" della programmazione UE**. È stato da subito evidente l'effetto positivo che questi interventi avrebbero comportato anche sul trasporto delle persone. Il disegno strategico internazionale, nell'incontro con gli interessi nazionali e con le dimensioni regionali, ha subìto diversi condizionamenti che, se hanno reso più realistico il progetto e ne hanno consentito la parziale realizzazione, ne hanno evidenziato le attuali criticità.
Evitando di entrare negli specialismi trasportistici, la principale **criticità** consiste nel ritardo degli interventi a nord e a sud di AlpTransit. A nord del Gottardo il lento tracciato verso Zurigo che riduce l'effetto della galleria, a sud di Lugano il vecchio tracciato verso Chiasso e il sovraccarico dell'ottocentesco tracciato verso Milano. Nel Canton Ticino, intanto, AlpTransit ha offerto un contributo fondamentale alla visione metropolitana del territorio.

Autore

Alberto Caruso

Nato nel 1945, ha studiato al Politecnico di Milano, dove è titolare di uno studio di architettura, associato con Elisabetta Mainardi. Ha pubblicato progetti su «Casabella», «Domus», «Zodiac». È stato membro della Commissione edilizia del Comune di Milano e della Giunta esecutiva del Piano intercomunale milanese. Studioso dell'architettura ticinese, ha diretto «Rivista tecnica» nel 1996 e 1997. Nel 1998 ha fondato «Archi», rivista della SIA (Società Ingegneri e Architetti svizzeri), che ha diretto fino al dicembre 2017. È membro associato della Federazione Architetti Svizzeri (FAS). Ha pubblicato "La resistenza critica del moderno" (Tarmac Publishing Mendrisio, 2008) e "Caruso Mainardi Architetti, Abitazioni" (Electa, 2023)