

Costruire la Città Ticino: Basta la galleria di base del Ceneri?

di Remigio Ratti

Quattro settembre 2020. Cerimonia ufficiale per l'inaugurazione della galleria ferroviaria di base del Monte Ceneri: oltre 15 chilometri di una nuova linea in doppio tunnel tra Bellinzona (Camorino) e Lugano (Vezia), con l'aggiunta di un baffo (pagato dal Cantone) per il collegamento diretto tra Locarno e Lugano. Per i viaggiatori i tempi di percorrenza – ma si dovrà attendere l'orario invernale e la piena messa in esercizio in aprile del prossimo anno – si ridurranno della metà: 15 minuti tra Bellinzona e Lugano e 30 minuti tra Lugano e Locarno. Prestazioni decisamente concorrenziali rispetto alla strada e, se non proprio di un metrò, a livello di U-Bahn o di R.E.R. Con quali effetti? Una rivoluzione per i trasporti pubblici (Claudio Zali, direttore Dipartimento Ambiente)? L'avvento di un'epoca d'oro per il Canton Ticino (Andreas Meyer, già direttore generale delle FFS)? Si vedrà.

A medio-lungo termine molto si giocherà attorno al concetto di *Città Ticino* – in particolare per il triangolo tra i tre poli di Bellinzona-Locarno e Lugano – i cui agglomerati costituiscono ormai la metà della popolazione residente nel Cantone e accolgono i due terzi dei posti di lavoro. La posta in gioco non è tuttavia solo quella della loro messa in comunicazione, quanto



Veduta panoramica del portale nord della galleria di base del Ceneri.

quella di farle interagire e fare sistema quali città potenzialmente complementari. Una vera sfida per la progettualità e la capacità di investire, resa ancor più ardua in un periodo di grandi mutamenti e incertezze.

Il salto verso un ulteriore assetto di sviluppo territoriale sarebbe di quelli epocali. Basti pensare (con il compianto geografo Tazio Bottinelli) alla trama di suddivisione per quartieri dell'Ottocento, senza una capitale stabile; all'avvento della Gotthardbahn (1882) che darà al Ticino una spina dorsale da Airolo a Chiasso, attirando dall'esterno persone capaci di cogliere le nuove potenzialità, specie turistiche, e progetti imprenditoriali nei centri, ma lasciando emigrare i ticinesi

delle valli; poi l'avvento del mezzo stradale e dell'autostrada che consacrerà la trama decisamente transfrontaliera del nostro sviluppo in un conteso di urbanizzazione diffusa, disordinata e quasi fuori controllo per una pianificazione territoriale perlopiù imprigionata dai piani regolatori comunali. Oggi è la fase del riassetto economico, sociale e ambientale (RESA, vedi l'editoriale del 30 maggio scorso) che si costruirà sulle due trame della *Città Ticino* e di quella, in stallo per ibernazione politica, della *città policentrica transfrontaliera* del triangolo Como-Mendrisio/Lugano-Varese, di oltre mezzo milione di abitanti in senso stretto.

L'apertura della galleria del Ceneri ha già avuto effetti anticipati

► Costruire la Città Ticino: Basta la galleria di base del Ceneri? da pag. 1



© AlpTransit Gotthardo SA

Treno Giruno nella galleria di base del Ceneri durante una corsa di prova nel giugno 2020.

sul rinnovo e la valorizzazione delle aree pregiate delle stazioni, sugli investimenti immobiliari (specie a Bellinzona) e, presto, effetti quasi da modello sui movimenti pendolari, la mobilità e le migrazioni interne. Tuttavia, da sola, un'infrastruttura costituisce solo una premessa di sviluppo, se non accompagnata da un immaginario e una volontà collettiva.

Qui si tratta ancora una volta di affrontare l'ostacolo storico del Monte Ceneri. Oltre un secolo fa, quando la Gotthardbahn si sarebbe accontentata del più facile itinerario di pianura via Luino, il Cantone si era indebitato oltre misura (due volte il PIL diremmo oggi) per sussidiare la realizzazione delle rampe del Ceneri e collegare Lugano e quindi Milano. Poi, con l'avvento del trasporto su gomma la strada del Ceneri è oggetto di continue migliorie (1930, 1966-69) fino alla costruzione dell'autostrada con galleria di valico di 1400 metri percorribile dal 1984. Il Ticino lotta e vince per anticipare i tempi rispetto a quelli di Berna e ottenere le tre corsie sulla rampa nord-sud, garanzia di fluidità del traffico. Facile pensare allora alla caduta della barriera psicologica tra

Sopra e Sottoceneri; non è stato il caso, sembrerebbe.

Trent'anni fa, si è agito con lungimiranza rispondendo al progetto delle FFS con un'alternativa di sviluppo territoriale chiamata Alptransit-Ticino (progetto del gruppo Galfetti), da cui la maturazione del concetto di *Città Ticino*. Peccato che molte delle aspettative di sviluppo territoriale, urbano e ambientale siano ancora disattese, ostacolate o rinviate per le difficoltà di governance a più livelli e l'incapacità non solo politica di avere una visione di lungo termine. È mancata una vera politica globale della mobilità, intesa come gestione d'insieme dei vari vettori e dell'offerta pubblico-privata. Quanto anacronistica – ma ben dura a finire – appare la programmazione nettamente separata delle infrastrutture autostradali e ferroviarie. Basta vedere la situazione nel segmento Mendrisio-Lugano, destinata salvo miracoli ad essere una ferita sempre aperta nel tempo. Le corsie dinamiche previste saranno un cerotto per la viabilità con profonde incidenze territoriali, mentre il completamento di AlpTransit da frontiera a frontiera andrebbe oltre la metà del secolo.

Se il Ceneri rappresenta una

barriera psicologica forse superabile con il metrò della *Città Ticino*, quella del nostro inserimento del cuneo svizzero e ticinese nell'area di frontiera lombarda rimane invece un campo scoperto. L'inaugurazione della galleria ferroviaria di base del Ceneri è dunque un'occasione cruciale per tenere ampio il discorso. Il Ticino deve dimostrare, rafforzandosi all'interno, di saper trovare la propria posizione, tra gli spazi metropolitani di Zurigo e di Milano. Ricordiamo come un monito quel "Ticino ailleur", con il quale Martin Schuler (*L'Osservatore Magazine*, editoriale del 23.03.2019) ci aveva indicato come un Cantone unico e differente, ma anche un po' sconcertante agli occhi dei confederati.

Intanto, ben venga allora un Marco Solari che vede nella *Città Ticino* nuove potenzialità per Locarno città del cinema; Bellinzona e Lugano pronte ad allestire i Masterplan per il loro futuro. Un futuro che faccia sistema, all'interno e nei rapporti con le varie scale esterne. Quindi una sfida strategica e culturale, grazie e oltre le nuove infrastrutture ferroviarie delle due triangolazioni urbane della territorialità ticinese.