

La Porta Sud delle Alpi

Questo lavoro nasce in primis da un'esperienza diretta dei territori che sono oggetto di questa analisi, avendo trascorso oltre 10 anni in Ticino, prima come studentessa di architettura, poi come architetto. Molte delle problematiche che sono contenute in questo lavoro sono maturate durante gli anni di studio a Mendrisio.

L'area transfrontaliera tra Italia e Svizzera, nella zona compresa tra il Cantone Ticino e la Regione Lombardia, presenta caratteristiche identitarie paesaggistiche importanti, molte problematiche comuni e un grande potenziale per diversi aspetti.

È la macro-regione prealpina a nord di Milano che raccoglie i traffici della metropoli verso il mare del Nord. Ci troviamo in uno spazio unico, uno spazio funzionale, che si estende oltre i confini di Stato. È un insieme di aree che dipendono l'una dall'altra e che si interconnettono nel quotidiano. Il concetto di spazio funzionale riguarda non solo aspetti spaziali, bensì dinamiche economiche e sociali, che superano i confini amministrativi. La qualità dello sviluppo di uno spazio funzionale necessita di un coordinamento della pianificazione fra le diverse comunità e livelli politici.

L'identità di questo territorio deve essere ricercata nei punti di forza che la rendono attrattiva. Uno di questi è il paesaggio, un paesaggio che viene attraversato da importanti traffici: una via di accesso verso le Alpi. Questa città transfrontaliera può essere considerata *la Porta Sud delle Alpi*.

Si tratta di una regione fortemente competitiva grazie anche alla sua posizione geografica ben connessa, al centro di una rete di mobilità fondamentale per l'Europa, l'asse che collega il Mediterraneo con il

mare del Nord, l'asse con la più alta densità abitativa del continente. I progetti di nuovi tracciati e tunnel sostenuti dall'UE favoriscono un rafforzamento dei collegamenti tra le principali città europee all'interno di una rete di alta velocità, dove la topografia non è più un limite. I tempi di percorrenza si sono dimezzati: Milano, Zurigo, Malpensa e i valichi alpini sono interconnessi.

Si evidenzia la necessità di promuovere azioni integrate tra ambiente, economia e società, a favore di uno sviluppo sostenibile e di un rafforzamento della specificità dei luoghi. Le aree di confine sono spesso considerate appendici delle aree metropolitane. Il loro destino non deve essere quello di rimanere periferie.

Viene proposta una visione di sviluppo a lungo termine, attuabile per fasi, dell'intera area di Chiasso, Balerna, Novazzano, Vacallo, Morbio Inferiore in Svizzera e Como, Maslianico, Cernobbio e Ronago in Italia: uno scenario auspicato per lo spazio funzionale di Chiasso.

La proposta prende in esame i sistemi infrastrutturali che agiscono in modo preponderante sullo sviluppo della Città e che ne condizionano le strategie per il futuro.

La città di Chiasso presenta delle evidenti cesure territoriali: l'autostrada a nord e la ferrovia a sud.

Viene messo in discussione il tracciato dell'autostrada, in particolare il tratto dall'uscita Como Monte Olimpino fino a Balerna. Un tratto di quasi sei chilometri in parte su suolo italiano e in parte su suolo svizzero.

Si tratta di un percorso con raggi di curvatura molto ridotti e con un ampio tratto a viadotto, galleria senza corsie di emergenza, molto trafficato e che necessita di ingenti interventi di manutenzione.

Risulta inoltre impossibile allargare la carreggiata per mettere a norma il tracciato autostradale secondo i criteri della categoria stradale A, categoria che si riferisce ad infrastrutture e grandi arterie di traffico con lo stesso volume di traffico della tratta considerata. Attraversa inoltre quartieri densamente abitati e che hanno dovuto adottare misure di protezione fonica. Inoltre, la dogana commerciale di Brogeda ha uno spazio ridotto e non può permettersi un ampliamento.

Viene affrontato il tema delle risorse paesaggistiche del territorio di Chiasso e il rapporto tra il tessuto urbano e gli spazi di svago e di connessione con la Natura.

Si evidenzia in particolare l'insufficienza degli accessi e dei percorsi verso il bosco, la collina, i fiumi, i parchi che circondano la città. Si nota una condizione preponderante di soffocamento della città, stretta tra due infrastrutture di importanza europea: la ferrovia e l'autostrada E35. Queste condizioni impediscono a priori qualsiasi tipo di collegamento della città con il suo territorio, che è costituito da campagne, viti, boschi e colline.

La posizione geografica di questo territorio implica un coinvolgimento transnazionale di più livelli istituzionali per i temi di pianificazione, con uno sguardo all'identità che assume a scala europea.



Situazione attuale, immagine
Fonte: www.bing.com/maps (20.07.2019)



Scenario auspicato, immagine
Autore: Elena Fontana (2019)

Fattibilità

Nel processo di definizione delle problematiche sono state coinvolte diverse figure professionali. La visione proposta necessita di diverse competenze, sia a livello nazionale che cantonale e comunale. I temi proposti interessano strumenti pianificatori locali e regionali, nonché settoriali.

È emerso che le problematiche non ancora risolte ad oggi, in riferimento all'area di studio, sono le stesse in Italia e in Svizzera. I temi comuni sono il traffico, la sicurezza delle strade, la tutela paesaggistica, l'inquinamento acustico e ambientale.

È stata controllata la fattibilità a livello di quote di allacciamento del nuovo tunnel tra Monte Olimpino e il Pian Faloppia. Il tracciato è stato valutato sulla base di una perizia geologica e sulla sostenibilità a livello finanziario. Infatti i costi di realizzazione sono stati confrontati con i costi di manutenzione obbligatori nei prossimi anni, considerando anche lo stato di conservazione delle strutture e le tratte fuori norma da ristrutturare.

Prossimo futuro

È necessario definire quali sono gli approfondimenti da svolgere fin da subito con specialisti di settore. L'organizzazione di uno o più studi di fattibilità è utile per precisare la visione proposta.

Sono state individuate le seguenti misure, qui suddivise in ambiti tematici.

1. Paesaggio

- Con lo spostamento del tratto autostradale si libera l'area del valico doganale di Chiasso Brogeda. Il sito si trova nelle immediate vicinanze del fiume Breggia. Racchiuso fra due colline è destinato a diventare

un punto di collegamento fra la città e gli elementi paesaggistici.

- Grazie al nuovo assetto stradale è possibile proporre anche dei progetti per il Fiume Faloppia in particolare nel punto di immissione con il fiume Breggia, che si trova proprio nell'area che verrà liberata.

- Il tratto autostradale esistente diventa spazio del fiume e delle sue rive. Una particolare attenzione sarà da riservare ai collegamenti con il centro cittadino per evitare che la strada di quartiere diventi il nuovo elemento di interruzione dei collegamenti col fiume.

- Con la visione proposta è possibile che il fiume Breggia possa in alcuni punti essere rinaturato. Si chiede di individuare le aree con questo potenziale fino al Lago di Como. Si potrebbe parlare per Chiasso e Como di progetto transfrontaliero "Parco fluviale foce del Breggia". Si tratterebbe piuttosto di una riqualifica degli spazi verdi e dei percorsi pedonali escursionistici e ciclabili e non di una proposta di nuovi spazi edificabili, visto la notevole pressione che la città già esercita sul fiume. Il fiume deve essere pensato come luogo di sosta e di svago. Andranno individuate aree pubbliche da riqualificare lungo il percorso dal centro Serfontana fino al Lago di Como.

- Si propone di progettare dei sistemi che risolvano il problema di esondazione dei fiumi Breggia-Faloppia-Raggio in modo da attenuarne la portata verso il Lago di Como, grazie a bacini di espansione correttamente posizionati e utilizzabili come spazi balneari. Andrebbe approfondito il tema con uno studio transfrontaliero sulla protezione delle acque.

2. Insediamenti

- Si libera anche lo spazio oggi destinato alla dogana commerciale, una grande superficie adibita alla sosta dei mezzi pesanti. Si tratta di un grande vuoto urbano all'interno della città a dieci minuti dalla sta-

zione e in pieno centro.

- Le aree a ridosso del fiume Breggia acquisiranno maggior valore e necessitano pertanto di progetti di valorizzazione e riqualificazione.

3. Mobilità

- La stazione di Chiasso sarà una fermata di AlpTransit e per questo necessita di un ripensamento della sua funzione. La stazione deve trovare un sistema efficace di connessione con tutto il territorio, sia per quanto riguarda i percorsi pedonali e ciclabili, sia per quanto riguarda il sistema dei trasporti pubblici.

La stazione AlpTransit a Chiasso presuppone un ripensamento delle connessioni fra autostrada e ferrovia. Il tracciato proposto permette di connettere direttamente ferrovia e autostrada, in un'area industriale e non residenziale.

- In prossimità dell'uscita autostradale è da progettare il nuovo spazio doganale.

- È necessario progettare nuovi percorsi per biciclette e pedoni che diventeranno collegamenti tra la città e il paesaggio. Sono da progettare percorsi di mobilità lenta verso la collina di Morbio e Vacallo e verso la collina di Sagnino in Italia nonché dei percorsi verso la collina del Penz e il Parco Spina Verde in Italia.

