

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Zeitschrift:</b> | Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik : VPK = Mensuration, photogrammétrie, génie rural  |
| <b>Herausgeber:</b> | Schweizerischer Verein für Vermessung und Kulturtechnik (SVVK) = Société suisse des mensurations et améliorations foncières (SSMAF) |
| <b>Band:</b>        | 91 (1993)   |
| <b>Heft:</b>        | 1   |
| <b>Artikel:</b>     | Tra spazio rurale e insediamenti  |
| <b>Autor:</b>       | Torricelli, G.  |
| <b>DOI:</b>         | <a href="https://doi.org/10.5169/seals-234926">https://doi.org/10.5169/seals-234926</a>   |

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 25.02.2026

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

## Tra spazio rurale e insediamenti

G. Torricelli

Tra Locarno e Bellinzona, il Piano di Magadino è il solo spazio, al di fuori della zona montana alpina, ancora relativamente poco urbanizzata. Il suo sviluppo demografico ed economico ha però subito una forte accelerazione nel corso degli scorsi anni, al punto tale da far chiedere se il Piano non sia destinato a subire la stessa sorte del resto dello spazio urbano ticinese. Come prevedere la pianificazione futura del Piano? In quali condizioni possiamo immaginare uno sviluppo più armonioso, capace di frenare l'edificazione banale, vale a dire «l'erosione» delle regioni pedemontane e dei versanti con l'habitat individuale, o l'invasione disordinata del fondovalle da parte di attività che sono forti consumatrici di spazio (stoccaggio, depositi, distribuzione commerciale)? E in quale misura i progetti delle nuove trasversali ferroviarie alpine costituiscono un'opportunità per avviare una pianificazione diversa? Il presente testo costituisce una riflessione sul futuro del Piano, immaginando di rivalutarne la posizione all'interno dell'arco alpino, nonché la funzione entro lo spazio urbano ticinese.

*Die Magadinoebene zwischen Locarno und Bellinzona ist das einzige Gebiet des Kantons Tessin – ausser dem Berggebiet –, das noch relativ wenig verstädtert ist. Ihre demografische und wirtschaftliche Entwicklung hat sich aber in den letzten Jahren stark beschleunigt. Es stellt sich somit die Frage, ob sie gleiche Bestimmung erleidet wie die übrigen überbauten Gebiete im Tessin. Was kann die Planung für die Zukunft der Ebene vorsehen? Welche Bedingungen können wir uns vorstellen für eine harmonischere Entwicklung? Und in welchem Mass beeinflussen die Projekte der neuen Eisenbahn-Alpentransversalen die Möglichkeiten, eine andere Planung einzuleiten? Der vorliegende Beitrag reflektiert die Zukunft der Ebene als Tessiner Lebensraum im Innern des Alpenbogens.*

### Regione urbana ticinese

Il piano direttore cantonale ticinese, per definire la regione urbana del sud della Svizzera, consacra il termine (anche se non il più felice) di città-regione, per indicare la diffusione dello spazio edificato, praticamente ininterrotto, da Chiasso a Rivera e da Bellinzona a Locarno. L'architetto ticinese Carloni, riferendosi a Lugano, caso estremo di tale sviluppo, parla di «anti-città» che, diffondendosi, vede sparire i propri confini e, nel contempo, il proprio centro.

Limitato da una frontiera internazionale rimasta a lungo un ostacolo allo sviluppo comune, situato a sessanta chilometri da Milano, capitale economica d'Italia e metropoli di riferimento per l'Europa meridionale, lo spazio urbano ticinese ha avuto una genesi recente e una fase di crescita estremamente rapida (dagli anni 60 in poi). Il tasso di crescita degli agglomerati ticinesi tra il 1960 e il 1980 è poi stato due volte superiore a quello dell'insieme delle aree urbane svizzere; tra il 1980 e il 1990 la crescita delle città ticinesi s'è vieppiù accentuata, superando di sei volte quella dell'insieme delle città svizzere. Questi fattori hanno determinato un cambiamento fondamentale del rapporto tra l'uomo e l'ambiente. Attualmente lo spazio edificato e le infrastrutture dei trasporti occupano praticamente tutto lo spazio disponibile (nelle piane alluvionali dei fondi valli e sulle rive dei laghi); attorno a Lugano lo spazio è oc-

cupato sovente in modo caotico e dispendioso; la situazione del Mendrisiotto non è certo migliore. L'invasione del cemento armato, le densità (di popolazione e di posti di lavoro) sono ancora relativamente deboli nel Ticino per rapporto agli agglomerati delle province italiane limitrofe che, d'altra parte, presentano in più ampia scala, il problema dell'edificazione diffusa. Il processo di suburbanizzazione ha raggiunto in modo particolare il Sottoceneri; è ora la volta del Piano di Magadino.

### Piano di Magadino: alcune cifre

Unico spazio ancora relativamente risparmiato, il Piano di Magadino costituisce forse uno territorio in cui si potrebbe prevedere uno sviluppo diverso dal resto degli spazi urbani ticinesi. Mezzo secolo fa, alla fine dell'ultima fase di bonifica, il Piano di Magadino sembrava votato a funzione agricola preminente. Attualmente, occorre considerarlo nell'aspetto di prolungamento degli agglomerati di Locarno e Bellinzona! A prima vista si può quindi comparare il suo sviluppo a quello dei fondovalle delle grandi valli alpine longitudinali, quali la Valtellina e il Vallese. In effetti il paesaggio ha assunto lo stesso aspetto. Questi piani alluvionali, spesso acquitrinosi e insalubri non erano praticamente abitati fino all'inizio del secolo; l'habitat tradizionale era situato sui coni di deiezione dei fiumi o

sui contrafforti glaciali della vallata principale, in posizione sopraelevata. Poi durante gli anni 30, ci furono le bonifiche; dopo la guerra, negli anni 50 e 60, tali piani sono diventati i vettori di sviluppo tra le borgate importanti (nel Vallese, tra Martigny, Sion e Sierre; nella Valtellina tra Morbegno, Sondrio e Tirano). L'evoluzione seguente è nota; ai lati della strada principale, i terreni si sono cosparsi di fabbriche, spesso soppiantate da depositi, poi da supermercati e da centri commerciali. Ne è conseguito lo sconvolgimento totale del paesaggio preesistente. Più di recente, ma anche più rapidamente questo sviluppo in parte disordinato del fondovalle interessa anche il Piano di Magadino ed è in effetti più recente di quella delle città ticinesi. Dal 1970, è il territorio che ha conosciuto la più forte evoluzione demografica.

Se il tasso di crescita dell'impiego è chiaramente superiore a quello della popolazione residente in tutti gli agglomerati ticinesi, nel Piano di Magadino tale evoluzione è doppia per rapporto alla media regionale (Ticino e Distretto della Moësa). Il Piano di Magadino non è quindi soltanto uno spazio che va edificandosi rapidamente, divenendo una specie di periferia dormitorio tra Locarno e Bellinzona. Si tratta piuttosto di un'area non strutturata in cui confluiscono funzioni che spesso non trovano più posto negli agglomerati. E si tratta purtroppo delle funzioni che consumano la maggior quantità di suolo, quali di depositi, lo stoccaggio e la grande distribuzione commerciale. Questa tendenza, avviata all'inizio degli anni Settanta s'è poi accelerata con la costruzione dell'autostrada N2 (segnatamente nelle vicinanze dello svincolo autostradale di Camorino-Cadenazzo).

Lo sviluppo recente del Piano di Magadino è quindi dovuto a spinte esterne: si tratta di uno spazio di «deposito» in cui localizzare quanto non è possibile collocare altrove. Senz'altro per questa ragione, il Piano di Magadino, nonostante il forte sviluppo, non ha ancora una vocazione effettiva. Dopo la regressione della funzione agricola (che tuttora sussiste grazie alle superfici per l'avvicendamento delle colture imposte dalla Confederazione) è oggi un territorio senza specializzazione e, in definitiva, senza identità. E in questo miscuglio di funzioni, né lo stoccaggio, né l'industria o qualsiasi altra attività sembra prevalere. Natura e storia non le hanno conferito un centro che potrebbe gestirne lo sviluppo e quindi dovere e responsabilità delle città vicine, ma anche dello Stato di agire prima che tutto sia irrimediabilmente sperperato. L'immagine del Piano di Magadino è quella di una doppia periferia in cui la pianificazione è praticamente disorganizzata e che, accogliendo le attività meno qualificate, è l'immagine stessa dell'urbanizzazione banale, dell'agglomerato senza la città.

## Opportuna la nuova trasversale alpina?

Cerchiamo d'immaginare il futuro di questo spazio, più particolarmente nella prospettiva della realizzazione dell'«Alp-Transit», questa nuova infrastruttura di trasporto, destinata a mutare il volto del nostro Cantone. Nel 1990, tre consorzi d'ingegneri sono stati incaricati dall'Ufficio federale dei trasporti di realizzare proposte di tracciato per il tronco ticinese della nuova linea. I risultati sono stati presentati durante l'estate 1991. Semplificando allo stremo, fra le diverse varianti del tronco interessante direttamente Bellinzona, ve ne sono due che contornano la città all'ovest grazie a una galleria che sfocia sul Piano di Magadino; di là, la linea continua attraversando il piano fino al portale della galleria di base del Monte Ceneri. Vi sarebbe quindi, teoricamente, la possibilità di realizzare una nuova stazione di Bellinzona nel Piano di Magadino.

Visto che le scelte fondamentali non sono ancora state effettuate, mi limiterò a esporre un certo numero di ragioni che fano di tale possibilità una vera alternativa per il futuro assetto del piano. Realizzando un nodo principale sul Piano di Magadino (nelle vicinanze di Bellinzona o di Locarno, poco rilievo ha per ora) si agisce a tre livelli: dalla scala internazionale (inter-alpina) a quella regionale e transfrontaliera, a quella, infine, locale per uno sviluppo urbano del piano.

## Sviluppo del solco urbano est-ovest

Nell'arco alpino e più particolarmente nel settore centrale, non disponiamo di una rete di trasporti vera e propria, ma soltanto di raccordi tra reti extra-alpine.

I nodi dei trasporti alpini sono in realtà nodi pedemontani: è a partire dai centri peri-alpini che si svolgono i raccordi con le località all'interno della catena. Tale è il caso per l'asse dell'urbanizzazione svizzera sul versante nord, da Friburgo a Berna e a Langnau, per arrivare a Lucerna, Zug e infine a Zurigo, vero e proprio centro di gravità del sistema urbano elvetico. Analoga è la situazione sul versante nord, per l'asse della città prealpina della Lombardia, da Varese a Como (passando per il Mendrisiotto e Lugano), che continua verso Lecco e Bergamo.

In questo schema vi è una sola eccezione, quella delle valli longitudinali, quindi principalmente il Vallese e la Valtellina, e fra quest'ultime, il Piano di Domodossola e il Piano di Magadino. Queste valli sono probabilmente destinate a segnare un unico solco urbano, da est verso ovest all'interno delle Alpi centrali.

Ma quale la posizione rispettiva di questi complessi urbani, di queste città alpine nella rete dei trasporti? Occorre ricono-

scere che se si assiste a forme di sviluppo analoghe, non occorre parlare di un asse di trasporto che li collega. Attualmente nessuna località di questo solco urbano tra il Vallese e la Valtellina costituisce un nodo vero e proprio. In avvenire, però, alcune potrebbero assumere una funzione del genere.

Martigny, all'est dell'arco lemanico, ha funzione di cerniera, suscettibile di sviluppo, entro il Vallese, l'Alta Savoia (Chamonix) e la Val d'Aosta (Gran San Bernardo). Ci sono poi Briga e Domodossola che sono le stazioni di confine sulla linea del Sempione: se Briga e la regione circostante vi rivestono effettivamente funzione di nodo tra il Sempione e il Lötschberg, la funzione di Domodossola è in gran parte ancora potenziale, ma potrebbe pure svilupparsi rapidamente con la nuova trasversale del Lötschberg e il miglioramento della linea per Milano. Vi sono poi Bellinzona e Locarno alle due estremità del Piano di Magadino; la prima alla confluenza di due vie trasversali (autostrada e linea del San Gottardo e autostrada del San Bernardino), la seconda è un nodo d'importanza locale ma situato però in posizione intermedia e unico, debole, vincolo, grazie alla ferrovia delle Centovalli, tra le due trasversali del Sempione e del San Gottardo. Vi è poi Chiavenna, il cui interesse strategico è ugualmente potenziale; è situata a una trentina di chilometri da Bellinzona, senza pertanto nessun nesso con la stessa, ai piedi del Maloja e dello Splügen, ottimamente collegata con il lago die Como e la Valtellina.

Vi è infine Tirano, trala Valtellina, la Valle di Poschiavo e i Grigioni (che vi è collegata grazie alle Ferrovie Retiche) e la cui posizione sarà certamente rivalutata con l'attuazione di una galleria sotto il Mortirolo (nelle Alpi Bergamasche tra la Valtellina e la Val Camonica) o, eventualmente con un raccordo all'est (sotto il Passo dello Stelvio) in direzione di Bolzano o di Trento. Le altre località situate lungo questo asse sarebbero chiamate ad avere un giorno funzione non di nodo internazionale, ma di stazione principale di nodo del traffico locale a lunga distanza.

Come si può accettare, il Piano di Magadino occupa una posizione centrale in questo solco urbano, costituito da piccoli agglomerati la cui estensione e situazione ecologica molto si avvicinano. Queste città conoscono problemi analoghi, ma sono tra loro distanti, sia per quanto concerne la struttura delle reti dei trasporti che in ragione della configurazione del rilievo. Il Piano di Magadino (incluse Locarno e Bellinzona) potrebbe quindi assumere, almeno potenzialmente, posizione strategica entro la rete dei trasporti in quanto nodo d'articolazione tra Sempione e San Gottardo o perfino tra Sempione, San Gottardo, San Bernardino e Splügen.

## Sistema di trasporti collettivi

### Posizione centrale del piano

Nell'arco alpino, ma anche nella città-regione ticinese la centralità del piano permette di pianificare una nuova rete ferroviaria regionale (una rete relativamente semplice a forma stellata), per mezzo di un esercizio relativamente indipendente dell'Alp-Transit. Una delle caratteristiche della nostra regione urbana è la mancanza di alternativa, nell'ottica dei trasporti regionali, all'automobile. Lo sviluppo rapido della mobilità sta in stretta relazione con l'estensione degli agglomerati e l'insediamento diffuso. Più il tempo passa, meno sarà possibile dotarsi di un sistema coerente di circolazione, al punto che è dato pensare che i lavori dell'Alp-Transit costituiscono la sola opportunità reale, per la nostra generazione, di realizzare un'effettiva rete ferroviaria regionale.

### Il nodo nel Piano di Magadino

Per avere un senso nell'organizzazione del territorio, questo dev'essere realizzato in sinergia con un nodo alla frontiera (o vicino alla frontiera), in modo da contenere l'afflusso dei viaggiatori provenienti dalle zone urbane italiane limitrofe di Como e di Varese. Questa ipotesi presuppone che vi sia una nuova linea che raddoppierebbe l'attuale tra Lugano e Chiasso. Cosa che per il momento non è assicurata poiché, come risaputo, nel messaggio del Consiglio federale la nuova linea si arresta a nord di Lugano. Ma sarebbe d'altro canto impensabile che per attraversare le Alpi con la linea rapida, gli utenti delle città italiane limitrofe dovrebbero recarsi a Milano! E tuttavia la possibilità di realizzare una nuova stazione di Chiasso è reale. Esistono avamprogetti che saranno presto concretizzati, per la realizzazione di una nuova stazione internazionale di Chiasso-Como, situata sul sedime della stazione attuale di smistamento. E' la città nonché la provincia di Como e la regione Lombardia si sono fatte promotrici di quest'idea, allo scopo di ridare all'agglomerato di Como una fermata principale (dei treni Eurocity) sulla linea del San Gottardo (perduta in gran parte dopo l'apertura della galleria del Monte Olimpino II nel 1989). Ma dall'altra parte del confine, questo progetto permetterebbe un'operazione di risanamento del centro urbano di Chiasso, certo una delle località più inquinate della Svizzera.

## Piano di Magadino – città del 21° secolo?

Infine sul piano locale, l'attuazione di un nodo di scambio fra traffico internazionale e traffico regionale sul Piano di Magadino permetterebbe d'immaginare un altro tipo insediativo, un'alternativa alla «non-piani-

# Partie rédactionnelle

ficazione» che è spesso conosciuta tra Lugano e Chiasso nel corso degli ultimi decenni. Nello spazio del piano esiste la possibilità di realizzare una «città» con caratteristiche uniche nell'arco alpino; tenuto conto degli agglomerati di Bellinzona e Locarno, essa costituisce già una comunità di circa 85 000 abitanti. Se vogliamo salvaguardare il carattere di spazio aperto e far fronte nel contemporaneo alle pressioni esterne, è impensabile attualmente perseguire una pianificazione con criteri diversi per ogni settore, imposti, come tale è stato il caso, da interessi locali. Sarà tuttavia indispensabile, contemporaneamente, immaginare soluzioni nuove e coraggiose; occorreranno in effetti nuove norme per gestire la crescita dell'agglomerato e strutturare la nuova città, limitando e densificando l'urbanizzazione della zone già fabbricate. Il che significa, essenzialmente, strutturare le due direttive formate dalla conurbazione degli antichi villaggi addossati alle zone pedemontane, lasciando libero da ogni costruzione lo spazio all'interno del piano. Sarà questo senz'altro l'intento più difficile da realizzare poiché è di natura politica. E senza consenso e volontà politica tutto sarà lasciato nell'incerto.

## Conclusion

Lo sviluppo urbano delle frange meridionali delle Alpi Centrali e quello delle vali longitudinali si è svolto finora in funzione d'esigenze troppo spesso limitate e limitate

dalle frontiere (anche cantonali o comunali). Occorre poter mutare il corso politico, anticipare la nostra integrazione in Europa, mettendo in valore le forze e le sinergie possibili nello sviluppo urbano alpino. E se la nostra politica regionale è stata sin qui una politica d'aiuto alle regioni di montagna, noi abbiamo troppo spesso dimenticato che ogni politica delle città alpine. Abbiamo anche progettato due nuove trasversali alpine senza pensare, neppure un istante a metterle «in rete». S'è trattato di un errore.

A livello locale e regionale questa proposta s'iscrive nella concezione di «città-regione», definita dal Piano direttore cantonale. Sviluppata e affinata, essa permetterebbe la realizzazione di un embrione di sistema ferroviario regionale, nonché di un prolungamento futuro, al di là dell'orizzonte 2015, nel quadro di una rete ferroviaria veramente alpina. Si pone infine la questione dello sviluppo futuro di Lugano, il più importante agglomerato del Cantone, che si avvicina attualmente ai 100 000 abitanti. Questa proposta non è certo volta privare Lugano di un nodo principale. Lugano, secondo l'idea dell'estensore del presente articolo, sarà in effetti privilegiata poiché avrà diritto a due accessi, l'uno da sud, l'altro da nord, situati, grazie a un sistema ferroviario regionale valido, a 10-15 minuti dal centro città. In tale contesto Lugano sarebbe destinata a mantenere e sviluppare la sua funzione di centro principale, motore dell'economia ticinese, a

condizione che sia meglio collegata con Como, Varese e alla città alpina del Piano di Magadino.

Altri articoli del bollettino d'informazione 3/92 dell'ufficio federale della pianificazione del territorio:

- Pianificazione e funzionalità dello spazio naturale e paesaggistico
- Il futuro dello spazio rurale
- Conservazione e avvenire delle regioni e popolazioni di montagna
- Compensazione ecologica, un nuovo compito
- Superficie per l'avvicendamento delle colture – «riserva di suolo per l'emergenza»
- Turismo rurale, turismo dolce?

## Indirizzo del autore:

Dott. Gian Paole Torricelli  
Geografo  
Istituto di Ricerche Economiche  
(IRE)  
CH-6500 Bellinzona



**Commutel S.A.**

**imprime vos plans sur plotter LASER  
grand format en moins de  
6 minutes... Qu'attendez-vous?**

Impression haute qualité sur papier ou calque  
directement à partir de vos fichiers informatiques.

TECHNO-pôle – Bât. Antarès – CH-3960 SIERRE  
Tél. (027) 57 27 27 – Fax (027) 57 21 21

## Vermarkungsarbeiten

übernimmt und erledigt

- genau
- prompt
- zuverlässig
- nach Instruktion GBV

für Geometerbüros und Vermessungsämter in der  
deutschsprachiger Schweiz

**Josef Lehmann, Vermarkungsunternehmer  
9555 Tobel TG**  
Tel. 073/45 12 19  
oder 9556 Affeltrangen, Tel. 073/45 15 42