

Dossier

a cura di Francesco Del Priore

Editoriale

Una regione in cerca di nuovi equilibri

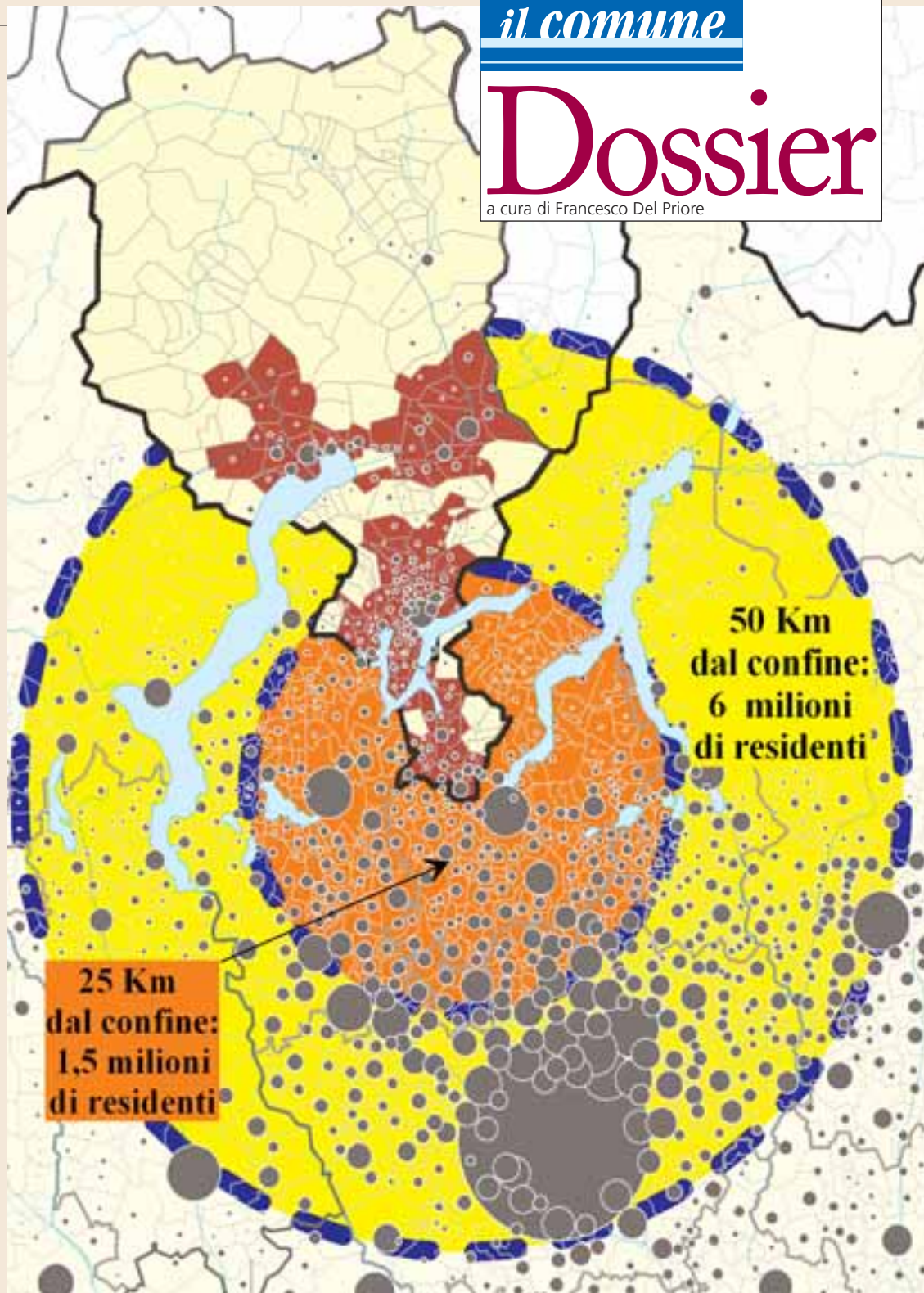
di Marco Borradori

L Mendrisiotto è una terra generosa, crocevia di stimoli e scambi culturali e commerciali, avamposto elvetico in territorio lombardo, che i "momò" frequentano con agio e familiarità. In altre parole, il Mendrisiotto è una piattaforma vitale tra la forte regione luganese e l'area di confine che gravita attorno al polo di Milano. Eppure, oggi rischiamo di dimenticare questa ricchezza e sottovalutarne le carte favorevoli. Quindi, ripetiamolo: il Mendrisiotto è una cerniera, non un imbuto.

In questo contesto, la riorganizzazione del territorio – dalla quale prende spunto questo inserto – assume un ruolo di primo piano. La crisi economica, l'aumento del traffico e un certo

sviluppo urbanistico hanno lasciato tracce anche pesanti su questa regione, ma non l'hanno messa in ginocchio. Il prossimo capitolo lo stiamo scrivendo ora, con un'attenzione rinnovata alla valorizzazione del Mendrisiotto e uno sforzo deciso – e mi auguro decisivo – per correggere le conseguenze negative di un'evoluzione in parte inevitabile.

Qui, siamo al centro di molti interessi, e la bellezza del paesaggio è stata purtroppo messa in secondo piano da autostrade, strade e grandi centri commerciali. In certa misura, è un tributo da pagare alla modernità, però con una consapevolezza: dobbiamo tentare di ristabilire l'equilibrio perduto, valorizzando i punti forti e impegnandoci a fondo in una pianificazione del territorio e in una gestione della mobilità attente alla qualità di vita. Il Cantone ha voluto avviare un processo che coinvolge tutti gli attori locali, poiché collaborazione e consenso sono i pilastri sui quali vogliamo costruire il futuro di questa regione.



“Riorganizzare il territorio è valorizzarlo

“È fondamentale il coinvolgimento degli attori locali

Il Mendrisiotto verso il futuro

Riordinare il territorio per crescere

È solo il 4% del territorio cantonale ma è ricco di peculiarità. È un triangolo incuneato nell'Italia più attiva con alle spalle il motore Lugano: da qui la naturale funzione di piattaforma di scambio. È una regione che ha conosciuto forti trasformazioni in pochi decenni. È il Mendrisiotto, che oggi necessita di una riorganizzazione territoriale frutto dell'analisi dell'esistente, delle esigenze locali e dell'evoluzione economica. Una riorganizzazione all'insegna delle opportunità nell'ambito di uno sviluppo sostenibile.

Ce la illustrano **Moreno Celio**, direttore della Sezione dello sviluppo territoriale, e **Giam-paolo Torricelli**, collaboratore scientifico.

Il futuro passa dallo ieri...

Torricelli - A partire dagli anni '60, nello spazio ristretto del fondovalle si è insediata la maggior parte della popolazione e delle attività, beneficiando sia del transito ferroviario, a Chiasso, sia dell'insediamento di aziende svizzere a forte intensità di lavoro, che impiegavano massicciamente manodopera frontiera.

Ma negli anni '90, bruscamente tutto cambia.

1. Con la globalizzazione scompare il vantaggio dell'offerta di manodopera a basso costo oltre frontiera; 2. la stazione di Chiasso da una delle più grandi zone di trasbordo in Europa diventa sempre più una semplice fermata; 3. le banche centralizzano molti servizi a Lugano; 4. a Mendrisio arriva l'Accademia di architettura con relativo afflusso di giovani; 5. contemporaneamente si sviluppano i centri commerciali a San Martino, che diventa un'area molto attrattiva ma problematica dal profilo della mobilità. Il Mendrisiotto in queste trasformazioni diventa però sempre più dipendente dal Luganese, soprattutto in termini di posti di lavoro, mentre a fronte del declino delle attività legate ai traffici a Chiasso, Mendrisio si afferma sempre più come il polo dinamico della regione. Stabio, ma anche Novazzano, Rancate e Castel S. Pietro, perdono l'"industria di frontiera", ma recuperano in valore grazie al secondario avanzato, attirato dalle competenze locali e dalla facilità di ac-

cesso al vasto bacino insubrico e alla sua offerta di manodopera altamente qualificata.

Celio - Nel futuro si devono ricercare attività compatibili con la cultura e le competenze locali, tenendo conto di necessità e aspettative delle due ricche regioni che racchiudono il Mendrisiotto.

Ciò passa anche attraverso la mobilità. L'accesso a nord è dato dal ponte-diga di Melide, superato prima dalla ferrovia (da lì l'importanza della stazione di Chiasso) e molti decenni dopo dall'autostrada con lo sviluppo di un asse preferenziale Nord-Sud e di un altro potenzialmente interessante verso Stabio, con Mendrisio quale punto focale di distribuzione del traffico privato e pubblico per Chiasso/Como rispettivamente Varese/Malpensa. Oggi la rete è saturata: occorre sia sviluppare la ferrovia (n.d.r.: vedi pagine IV-V) sia completare l'asse autostradale Mendrisio-Stabio-Gaggiolo con aggancio alla rete italiana.

Torricelli - Ciò anche per risolvere il problema dell'inquinamento: più di altre zone del Cantone, il Mendrisiotto soffre di una mobilità quasi "coatta" perché spesso non esiste un'alternativa.

Loggi implica un riordino territoriale.

Celio - Si tratta soprattutto di identificare da un lato le aree strategiche con notevole margine di sviluppo, dall'altro quelle che necessitano di una tutela. Nelle prime andranno concentrate in modo armonioso le attività, i flussi di traffico, i commerci al fine di preser-

Identificare le vocazioni migliori negli spazi migliori per una costruzione armoniosa

Mobilità: da creare soluzioni alternative sia per la strada sia per la ferrovia

vare le seconde per il loro valore paesaggistico e per attività di svago rispettose dell'ambiente.

Questo tipo di valutazione è stata fatta per la prima volta nell'ambito del Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto, che è giustamente andato oltre il tema specifico, descrivendo a grandi linee un modello di organizzazione territoriale, identificando cioè le vocazioni migliori negli spazi migliori.

Torricelli - Da Chiasso sino a Balerna (n.d.r.: vedi cartina) c'è una zona che ha ancora grandissime potenzialità, basti pensare al solo recupero di una parte degli spazi della stazione internazionale. Starà anche gli abitanti cogliere le opportunità oggi latenti offerte dall'area, che rappresenta il futuro della cittadina di confine.

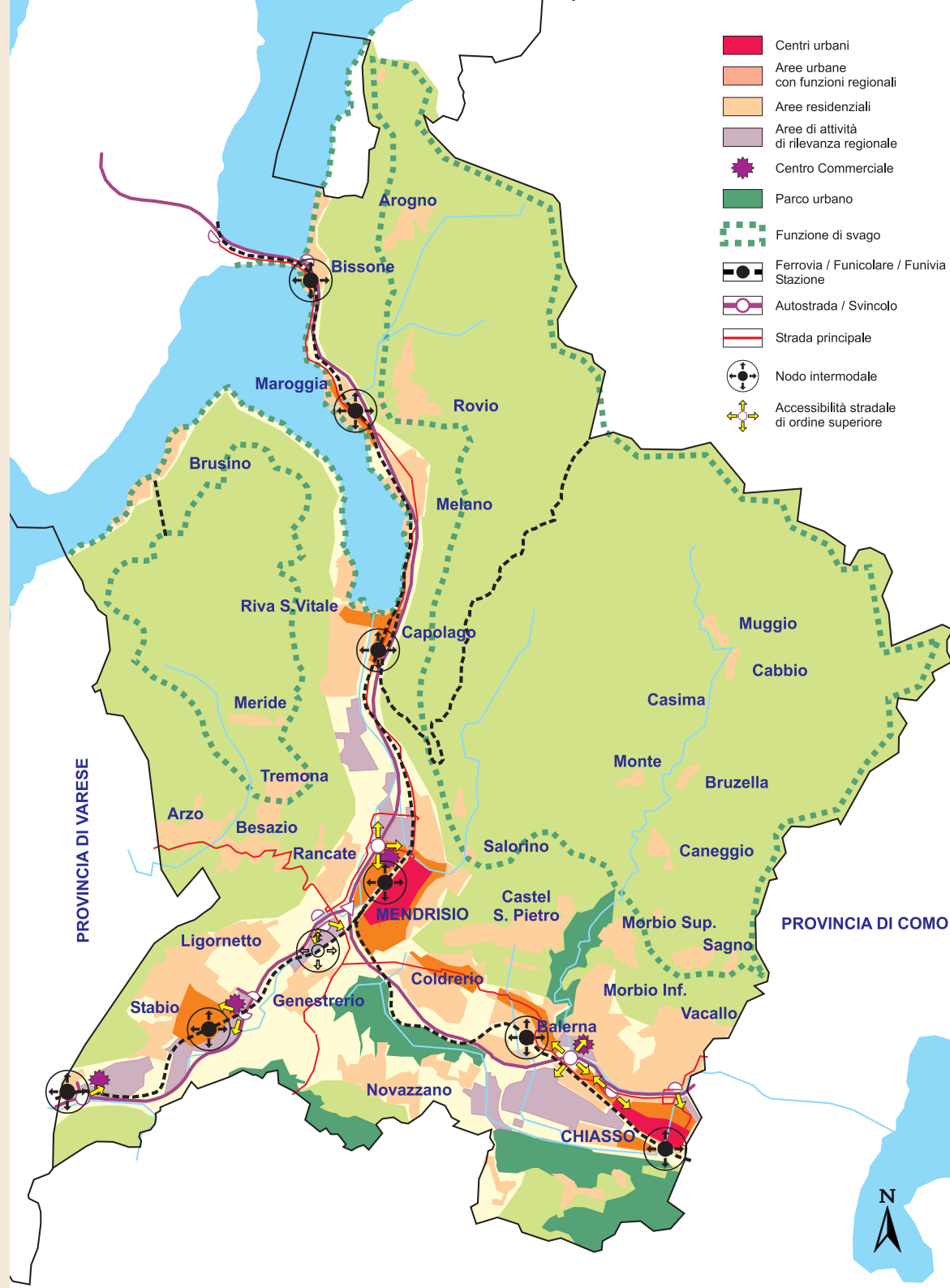
Celio - Infatti la riconversione di aree già a carattere industriale invece di cercarne di nuove, oggi agricole, è un principio fondamentale per l'utilizzo parsimonioso del suolo.

Torricelli - Da Balerna a Mendrisio e nell'area circostante di Coldrerio e Novazzano troviamo una zona, la Campagna Adorna, con nuclei bellissimi "immersi" tuttavia in una disordinata urbanizzazione diffusa: occorrerà procedere con attenzione, evitando di allargare le aree edificabili.

A Mendrisio v'è una dicotomia tra il borgo e l'area di San Martino oggetto di un fortissimo sviluppo, soprattutto commerciale.

Celio - Operando assieme, Cantone e Comune hanno tutto l'interesse da un lato a recuperare in parte l'area di San Martino, dall'altro a cercare di sviluppare altri comparti all'interno del Comune, in particolare quello tra la stazione ferroviaria e l'autostrada. Mendrisio potrà svolgere un ruolo di piattaforma di scambio e di comunicazione con i principali centri della Regio Insubrica quale vertice di un triangolo con Como e Varese, che tra loro hanno difficoltà di comunicazione. Mendrisio sarà così attrattiva anche per l'insediamento delle tipiche attività di supporto, non generatrici di traffico, che una grande metropoli come Milano può avere interesse a portare nella regione.

Torricelli - A Stabio si tratterà di ripensare la vasta area industriale perché con il passag-



gio da un secondario classico a uno avanzato, le imprese hanno bisogno di uno spazio complessivamente minore. I Comuni dell'asse Stabio-Mendrisio sono coscienti dell'elevato valore territoriale dell'area, tanto più che essa accoglie pure zone naturalistiche pregiate.

Celio – Si tratta di trovare l'equilibrio tra le aree densamente urbanizzate e i vicini pregiati spazi liberi, paesaggisticamente molto interessanti. È un'operazione che il Cantone porta avanti con impegno da una decina d'anni, sia per quanto concerne le componenti più

Mendrisio apice del triangolo formato con Varese e Como

conosciute – si pensi ad esempio a quanto fatto con il piano di utilizzazione cantonale del Monte Generoso – sia per quelle meno note, come il Parco della Valle della Motta (vedi alle pagine VII-VIII).

Una chiave politica di tutta l'opera?

Celio – Comuni e abitanti del Mendrisiotto devono essere ben coscienti del valore com-

plexivo della loro terra esprimendolo nella volontà di creare un progetto comune, portato avanti in modo coordinato, per esaltare le opportunità per attività, residenza e svago.

Torricelli – In effetti il Cantone non potrà fare tutto da solo: è perciò necessario che i Comuni siano propositivi. E per riuscire meglio in ciò servono poli più forti, cioè un processo di aggregazione.

Celio – Vero. Aggregarsi significa anche operare sulla giusta scala territoriale, poter attuare un comune progetto di valorizzazione territoriale nell'interesse dell'intera regione.

Con tre salti un grande balzo avanti

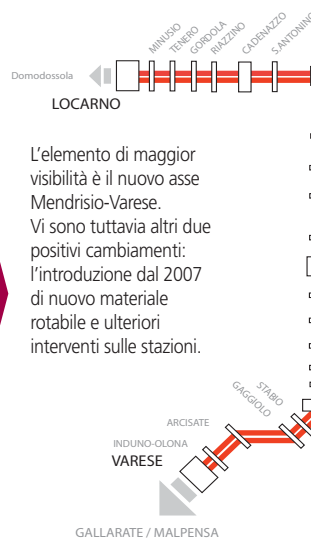
È il nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) a costituire le fondamenta dei grandi miglioramenti in termini di frequenza, rapidità, comodità, sicurezza e aree raggiunte, che offrirà il treno al Mendrisiotto e all'intero Cantone. Una prima tappa è già stata attuata di recente: per l'orizzonte temporale del 2010 è previsto il completamento della seconda, per il 2015 della terza.

TILO nel 2005-07



Il principale miglioramento già apportato da TILO alla mobilità è stato l'introduzione a fine 2004 dell'orario cadenzato ogni 30 minuti su tutta la rete. Diverse inoltre le migliorie alle stazioni.

TILO nel 2010



L'elemento di maggior visibilità è il nuovo asse Mendrisio-Varese. Vi sono tuttavia altri due positivi cambiamenti: l'introduzione dal 2007 di nuovo materiale rotabile e ulteriori interventi sulle stazioni.

Grazie a Tilo e pure metrò ferrovia

Il Mendrisiotto è destinato a conoscere un grande miglioramento sul piano della mobilità nei prossimi anni, in particolare attraverso una "rivoluzione ferroviaria". Essa è coordinata con gli interventi sugli altri vettori di trasporto, integrata nel territorio, attenta sia agli interessi locali (grazie in particolare alla Commissione regionale dei trasporti) sia a quelli superiori. Attraverso Alp-Transit, TILO e Piano regionale dei trasporti sarà garantito un miglior collegamento del Mendrisiotto con il resto del Cantone, il Nord delle Alpi e la Regio Insubrica/Milano. Ce ne parla Riccardo De Gottardi, direttore della Divisione dello sviluppo territoriale.

Direttore, alcuni passi sono già stati compiuti. La situazione odierna?

Il nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) ha tagliato il primo traguardo nel dicembre 2004 con l'entrata in vigore dell'orario cadenzato di 30 minuti su tutte le linee del Cantone. Negli ultimi anni sono stati inoltre effettuati interventi alle stazioni di Giubiasco, Tenero, Bellinzona, Lugano e Lamone per agevolare l'accessibilità e migliorare l'interscambio tra ferro e

gomma: altri lavori sono previsti nel prossimo futuro.

Vediamo la seconda tappa di TILO.

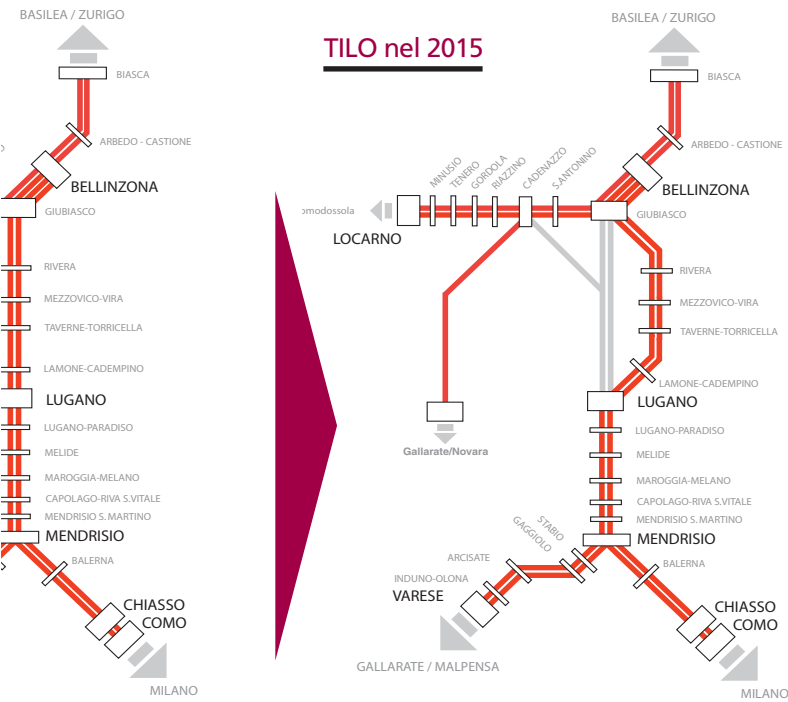
Il cambiamento di maggior visibilità sarà il nuovo collegamento Mendrisio-Varese, che permetterà di raggiungere anche il nodo di Gallarate, con l'agganciamento al Sempione, e l'aeroporto intercontinentale della Malpensa. Sarà una ferrovia riservata al traffico viaggiatori. Il traffico merci in transito continuerà a circolare sulla linea principale: due terzi sulla via di Chiasso, un terzo su quella di Luino. Questa estensione della rete permetterà di collegare il Cantone a una zona assai popolata con elevati tassi di sviluppo delle attività produttive. Il nuovo collegamento sarà interessante anche per il traffico tra l'area di Como-Chiasso e quella di Varese passando da Mendrisio. Per attuare l'opera abbiamo costituito una committenza a quattro: Canton Ticino, Regione Lombardia, Ferrovie federali svizzere, Ferrovie dello Stato (Italia). Se il Gran Consiglio approverà il credito, pensiamo di pubblicare il progetto definitivo il prossimo anno; c'è così la possibilità di aprire la linea nel 2010.

Ancor prima di quella data sarà operato un miglioramento molto importante. Nella scorsa primavera il Consiglio di Stato ha infatti approvato il rinnovamento del parco rotabile del sistema TILO: a partire dal 2007 il materiale sarà più moderno, comodo, sicuro e rapido con treni dell'ultima generazione dotati di vagoni climatizzati e a pianale ribassato.

Si continuerà inoltre ad operare sulle stazioni: ne verrà creata una a Minusio; quella di Riazino sarà nuova e spostata in un'ubicazione più attrattiva; vi saranno migliorie a Sant'Antonino; Arbedo-Castione diventerà il capolinea del servizio regionale nella periferia nord di Bellinzona; sarà ammodernato l'impianto della stazione di Lugano; a Mendrisio si interverrà sulla stazione esistente e se ne realizzerà una nuova in zona San Martino; in direzione di Varese sorgerà la fermata di Stabio.

Quando e come la terza tappa?

La terza tappa di sviluppo del sistema ferroviario TILO coinciderà con la messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri. Per il 2015 i tempi di percorrenza saranno ridotti in modo drastico: in pratica disporremo di un metrò regionale! Tra Bellinzona e Lu-



Tempi di percorrenza odierni



La galleria di base del Monte Ceneri, realizzata nell'ambito di AlpTransit, permetterà drastiche riduzioni dei tempi di percorrenza (vedi a lato). Binario diretto tra il Locarnese e la galleria stessa.

Tempi di percorrenza nel 2015



LEGENDA

- Città
- Agglomerato
- Popolazione residente

- 22 min. collegamento ferroviario diretto
- 50 min. collegamento con trasbordo o tramite bus

- Note:
- 1) IC/EC
 - 2) Bus o treno+bus (0-2 trasbordi)
 - 3) Bus+treno (1-3 trasbordi)

Opere fondamentali la linea verso Varese e la galleria di base del Monte Ceneri

gano la durata del viaggio verrà dimezzata (da 25-30 minuti a 12); tra Locarno e Lugano passeremo da 53 minuti con un trasbordo a Giubiasco a circa 22 senza cambio di treno, grazie alla bretella che collegherà direttamente il capoluogo verbanese alla galleria del Ceneri. Evidentemente anche i collegamenti dal Mendrisiotto verso il Sopraceneri beneficeranno di quest'opera: da Bellinzona a Mendrisio si passerà da 48 a 32 minuti, mentre Locarno sarà raggiungibile in 42 minuti contro gli 80 attuali.

È infine ipotizzato un aumento della cadenza a un treno ogni 15 minuti sempre con soste in tutte le stazioni esistenti nonché in quelle nuove. Dunque a sud di Lugano avremo fermate a Lugano-Paradiso, Maroggia, Melano, Capolago, Riva San Vitale. Mendrisio, Balerna e Chiasso.

Quando il prolungamento a sud di Lugano di AlpTransit?

Oggi AlpTransit per il Ticino significa la costruzione delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri (prossimo l'inizio dei lavori). Ciò permetterà un miglioramento assai sensibile della qualità delle prestazioni per il traffico viaggiatori e per quello merci.

Ma il completo sfruttamento del sistema – come da sempre sostiene il Consiglio di Stato – sarà dato solo dalla realizzazione di una nuova linea anche tra Bellinzona e Biasca, e tra Lugano e Chiasso. La decisione sul quando costruirle spetta all'Autorità federale.

In arrivo migliorie alle stazioni, fermate nuove e moderno materiale rotabile



Autobus, una rete davvero capillare

Se la rete ferroviaria TILO fungerà da asse portante della mobilità pubblica, saranno i mezzi su gomma a renderla capillarmente efficiente ed attrattiva. “La riorganizzazione dei trasporti pubblici su gomma del Mendrisiotto (cambiamenti importanti di linee, percorsi ed orari) è stata la prima ad essere attuata a livello cantonale già nel 1993” – spiega Mario Zanetta, capo Ufficio trasporti pubblici. “Da allora sono stati operati diversi adattamenti dell’offerta”.

Il Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM) ha individuato

tutta una serie di migliorie puntuali alla geometria stradale da attuare in gran parte a breve-medio termine – informa Michele Raggi, capo Ufficio infrastrutture dei trasporti – come pure altri interventi su orari, coincidenze e interscambi alle fermate per migliorare l’attrattiva del trasporto pubblico.

“Gli elementi di maggiore impatto, che permetteranno un ulteriore salto di qualità del servizio”, riprende Zanetta, “sono la riorganizzazione delle linee attorno a Maroggia-Melano e Capolago-Riva S.

Vitale, la nuova linea circolare Chiasso-Novazzano-Balerna-Morbio Inf.-Vacallo e la riorganizzazione dell’interscambio alla stazione FFS di Chiasso”. Le modifiche delle linee nel comparto attorno al nodo di Capolago permetteranno una migliore integrazione dei Comuni interessati sia verso il Mendrisiotto, sia verso Lugano.

Il PTM ha infine indicato l’opportunità di migliorare il servizio pubblico transfrontaliero attraverso nuove linee o più efficaci interscambi alle frontiere, come pure altre forme di trasporto collettivo ancora da approfondire.

Patrimonio naturale da scoprire

Sesso si associa il Mendrisiotto a una realtà di degrado ambientale: un'immagine purtroppo non del tutto falsa ma fortunatamente assai incompleta. La regione vanta infatti un prezioso patrimonio naturalistico, che non emerge solo nei Monti San Giorgio e Generoso, ma si cela anche in pregiati ambienti di pianura; che non è solo straordinaria varietà di paesaggi ma anche ricchezza di flora e fauna.

Il Mendrisiotto, una regione che con le sue colline e la sua pianura, le importanti differenze altimetriche a breve raggio, il suo orizzonte aperto unico nel Cantone, e la sua viticoltura, è la Toscana del Ticino. Da scoprire, salvaguardare e promuovere. Prima di tutto per chi ci vive. Poi anche come risorsa economica.

E per scoprire questa regione nelle sue ricchezze meno note ma non meno preziose, quale miglior guida del direttore dell'Ufficio della natura e del paesaggio, ossia Paolo Poggiati? Seguiamolo, iniziando il cammino dalla pianura.

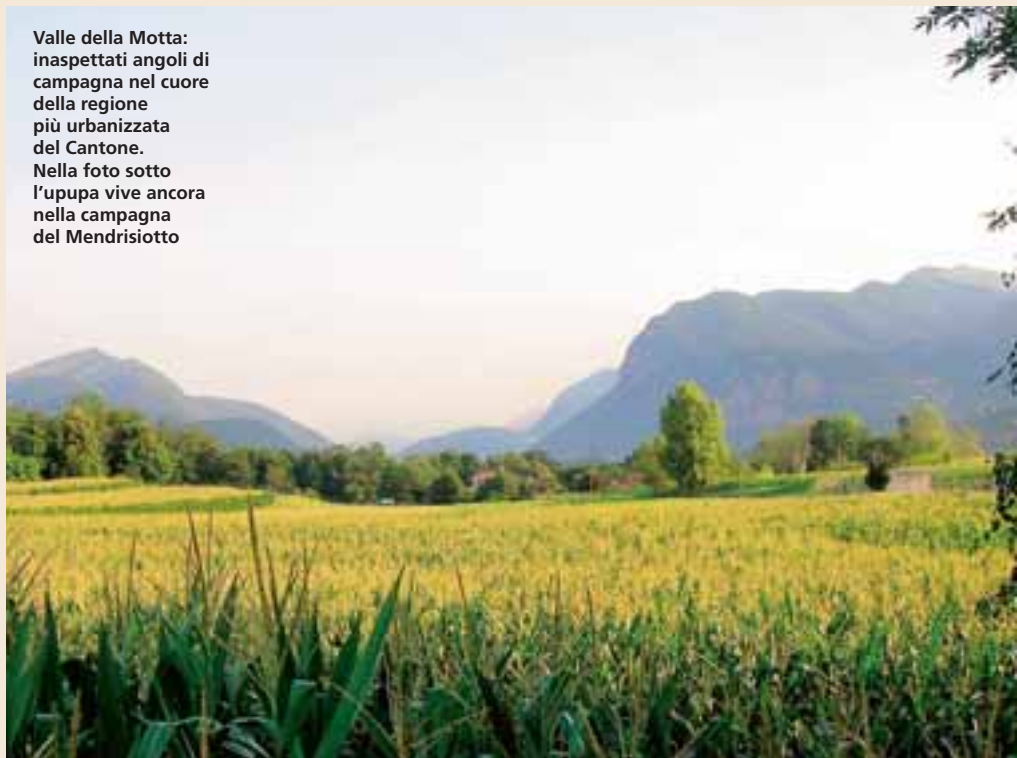
Valle della Motta? Un parco!

L'urbanizzazione del fondovalle – ci spiega la nostra guida – è avvenuta soprattutto negli ultimi cinquant'anni e parrebbe non aver lasciato spazio a nient'altro che a strade, ferrovia e agglomerati, che ormai si estendono, ininterrottamente, da Capolago a Chiasso. In realtà all'interno di questo tessuto urbano troviamo ancora paesaggi agricoli e boschivi interessantissimi, intatti e molto belli. Da visitare.

L'esempio più eclatante è quello della Valle della Motta. Tutti associano questo nome – inevitabile che sia così – alla nota discarica costruita all'inizio degli anni '90, pochi sanno che la valle è stata toccata da quest'opera solo in minima parte (benché si sia pur sempre trattato di un grosso sacrificio) e che l'area restante, circa 160 ettari di terreni, offre valori naturali straordinari inseriti in un paesaggio gradevole e molto tranquillo. Il Cantone ha perciò deciso di istituire nella Valle un parco naturale, approvato l'anno scorso dal Gran Consiglio: è questo il primo gioiello di pianura che possiamo citare del Mendrisiotto.

Valle della Motta: inaspettati angoli di campagna nel cuore della regione più urbanizzata del Cantone.

Nella foto sotto l'upupa vive ancora nella campagna del Mendrisiotto



Tra lamprede e tritoni

Paolo Poggiati ci conduce verso Stabio dove, fra Genestrerio e Ligornetto, ci immergiamo in un altro ambiente straordinario costituito dal fiume Laveggio e dai suoi meandri: si tratta di anse naturali, un paesaggio unico nella regione e molto raro in Ticino. Vi sono boschi di ontani e di frassini e animali interessanti quali il Martin pescatore, che nidifica sulle



PAOLO E LAURA CASALI

pareti sabbiose del Laveggio, e la Lampreda di ruscello, un pesce molto particolare che nel nostro Cantone vive solo nelle acque di questo fiume e alla foce del Ticino.

Numerosi gli anfibii: dalla famosa Rana di Lattate al meno noto Tritone punteggiato meridionale, una specie molto vulnerabile, legata esclusivamente agli ambienti umidi di pianura, censita soltanto in tre località ticinesi: Arcegno-Losone, Vezia e appunto Genestrerio. Verso il tritone punteggiato – sottolinea la nostra guida – abbiamo una responsabilità particolare: attenti dunque a rispettare anche la più piccola zona umida! Dietro l'aspetto insignificante, potrebbe celarsi un patrimonio naturalistico importante.

Fiori rari e oasi di silenzio

Sempre verso Stabio incontriamo un altro paesaggio pregiato, quello dei boschi di San Maffè. Si tratta di una collina che sconfina in Italia: su di essa fiorisce ogni anno il Dente di cane, un fiore rosa-violetto della famiglia delle Liliacee che forma dei veri e propri tappeti colorati in primavera, stupendi da vedere.



Sul San Giorgio non ci sono solo i fossili: ecco una delle rare specie di farfalla che vive sui prati secchi di questo monte

NICOLA ZAMBELLI

In Svizzera questa specie cresce a Stabio e in un bosco di pianura del Canton Ginevra: anche in questo caso – sottolinea Poggiati – la nostra responsabilità nella conservazione di questo tipo di ambiente è alta.



KURT GROSENBACHER

Il tritone punteggiato meridionale: una rarità nelle zone umide di Genestrerio

Ci spostiamo per visitare un altro luogo: Premurin, una palude di importanza nazionale situata in una conca dietro il paese di Ligornetto. Quello che stupisce di questa riserva naturale, oltre ovviamente alle popolazioni animali e vegetali particolari che la contraddistinguono, è la tranquillità: una vera oasi del silenzio a pochi passi dalla rumorosa realtà di Mendrisio!

Numerose le ricerche scientifiche sulle rarità della regione, come questa cavalletta. Sotto: sul San Giorgio si trovano anche le orchidee, che vi crescono spontanee



NICOLA PATOCCHI

Angoli di campagna

La campagna sembra ormai scomparsa dalla regione: il destino di San Martino a Mendrisio ne fornirebbe la prova. Eppure angoli ancora consistenti di questo paesaggio a noi molto familiare continuano ad esistere. Basti pensare alla fascia di prati, vigneti, campi e boschetti che si intercalano da Castel San Pietro fino a Corteglia e Coldrerio, con il Colle degli Ulivi a fungere da baluardo verso l'invasante insediamento. Ma anche la collina del Penz e i prati di Seseglio formano un ambiente ricco e interessante pure per l'escursionista, e ospita ad esempio uccelli rari quali l'Upupa, il Saltimpalo e l'Averla piccola.

Di aquile e gole

Spesso anche i luoghi più noti, presentano sorprese. Molti conoscono le principali particolarità del Monte Generoso: dalla Peonia ai fenomeni carsici. Pochi sanno però che que-



NICOLA ZAMBELLI

sto monte è anche un santuario per la sua avifauna ed è stato definito zona IBA (Important Bird Area) a livello europeo. Vi si trovano 131 specie di uccelli di cui 83 sono nidificanti: un numero impressionante! Tra queste vi sono specie d'alta quota che non assoceremmo al Mendrisiotto come l'Aquila reale, il Codirossone e il Sordone.

E dal Generoso – ci ricorda la nostra guida – non possiamo evitare di gettare un'occhiata anche a quella straordinaria biblioteca geologica che è il Parco delle Gole della Breggia. Merita sempre una visita. Tanto più che presto sarà interessato da uno dei più importanti progetti di riqualifica territoriale che conoscerà il Ticino nei prossimi anni: la demolizione del cementificio della Saceba e il conseguente recupero di qualità proprio nel cuore del Parco.

Fossili ma non solo

Molti conoscono il valore paleontologico del Monte San Giorgio, patrimonio naturale dell'umanità riconosciuto dall'UNESCO, ma non tutti sanno che è anche uno straordinario contenitore di biodiversità, soprattutto per la presenza verso la vetta di prati magri, che hanno un suolo molto sottile, arido e povero di sostanze nutritive. Occupano 11 ettari: la gestione è garantita dal Comune di Meride, dal Cantone e dalla Confederazione. Ben 160 sono le specie vegetali censite in questi prati. Non sorprende dunque la varietà faunistica, con ad esempio le oltre 80 diverse specie di farfalle osservate dagli specialisti negli ultimi 10 anni. Un patrimonio di valore anche scientifico, come dimostrano le ricerche universitarie effettuate in passato e le regolari visite di studenti delle facoltà di botanica, zoologia e scienze naturali.

E sul San Giorgio, troppo presto, si conclude il nostro viaggio. Resta solo il tempo per un regalo simbolico e inatteso: l'immagine di un'orchidea, splendido fiore che su quel monte abbonda.