

Un progetto integrato per lo sviluppo del territorio e la gestione della mobilità



Riccardo De Gottardi, Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

Mobilità e organizzazione territoriale sono due elementi che concorrono a definire lo sviluppo della nostra società. Due progetti importanti stanno prendendo forma e contribuiranno a gestire la mobilità e a plasmare il futuro del Cantone: si tratta della nuova trasversale ferroviaria alpina al San Gottardo e del nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia. Queste opere aprono anche nuove opportunità per lo sviluppo del territorio su scala regionale e locale. Vogliamo con questo articolo fare il punto alla situazione.

A fine 2005 lo scavo dei 153,4 km di linea, pozzi e cunicoli che costituiscono il complesso della nuova trasversale ferroviaria alpina del San Gottardo è stato completato nella misura del 53% (v. fig. A). La più lunga galleria ferroviaria al mondo prende sempre più forma. L'apertura al traffico è prevista verso la fine del 2015. Nel frattempo ci si muove anche al Monte Ceneri. Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, delle energie e delle comunicazioni ha infatti approvato i piani a fine ottobre dello scorso anno. Sono ora stati interposti alcuni ricorsi al Tribunale federale. L'inizio dei lavori preliminari potrà comunque verosimilmente essere dato nei prossimi mesi. La messa in esercizio dovrebbe avvenire appena dopo quella della galleria del San Gottardo.

Nel frattempo il Cantone ha promosso il progetto per un nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO). Esso può essere sviluppato a tappe e raggiungerà le sue massime prestazioni quasi in contemporanea con l'attivazione delle due gallerie di base di Alp Transit. Si potrà disporre allora di un attrattivo sistema ferroviario per i collegamenti interni agganciato alla rete nazionale ed internazionale. In questo sistema sono chiamati a interagire i servizi di lunga percorrenza, quelli regionali e il traffico merci.

Una coabitazione non scontata. Da un lato poiché le esigenze dei vari tipi di traffico sono diverse; dall'altra poiché le capacità sono limitate. Fra una decina di anni non si disporrà di una linea ferroviaria nuova da Biasca al confine. Alp Transit sarà ancora incompleto. Un limite, da sempre denunciato dal Cantone, con il quale occorrerà comunque confrontarsi. Linea nuova e linea esistente dovranno far fronte insieme alle nuove esigenze. Con le due gallerie di base ci sono comunque le premesse per compiere un grosso progresso e riqualificare in modo significativo il sistema di trasporto ferroviario e pubblico in generale. Si potrà così dare una risposta ai bisogni di mobilità, in costante crescita.

Le nuove infrastrutture e i nuovi servizi aprono anche altre prospettive, non solo per la gestione della mobilità. Infatti quest'ultima non è di principio fine a se stessa.

E' inserita in un disegno di sviluppo terri-

toriale ed economico e può quindi costituire l'elemento trainante per valorizzare risorse e competenze della regione.

Diversi studi hanno mostrato che infrastrutture efficienti costituiscono una premessa necessaria, anche se non sempre sufficiente, per lo sviluppo economico. In particolare contribuiscono a migliorare i fattori di localizzazione e quindi l'attrattività di una regione. D'altra parte stimolano la produttività e la crescita¹. La storia del nostro cantone illustra abbondantemente lo stretto connubio tra sistema di comunicazioni, organizzazione territoriale e sviluppo².

Una recente ricerca del Credito Svizzero³ ha rilevato per il Ticino un grado di accessibilità inferiore alla media nazionale; in particolare si è evidenziato la carente apertura a sud e il ritardo nel disporre di una rete di trasporti pubblici attrattiva.

Il progetto Alp Transit e TILO contribuiscono a colmare questa lacuna. Hanno inoltre una chiara valenza ambientale. Essi concorrono a promuovere modalità di trasporto più rispettose, o meno invasive, in termini di emissioni foniche e atmosferiche, di consumo energetico e di territorio.

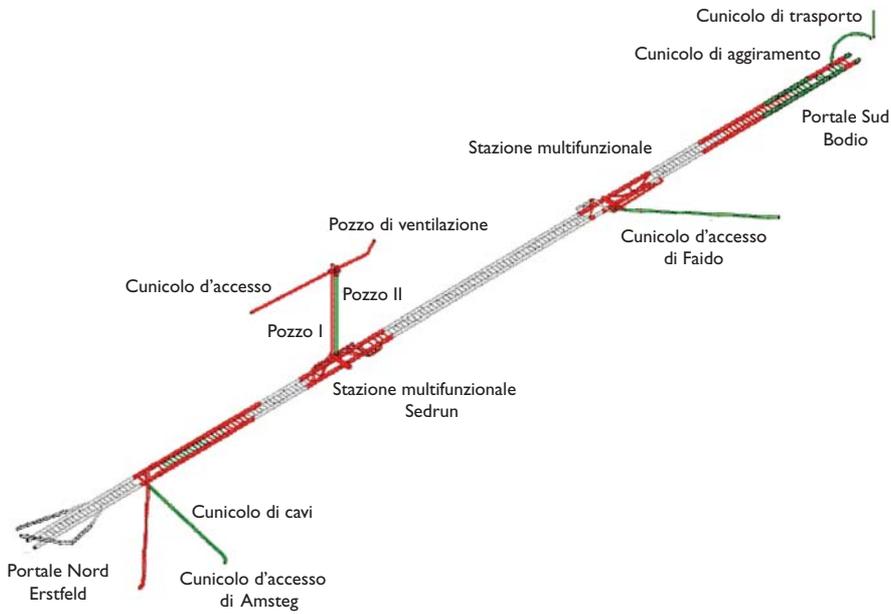
Con la galleria di base del San Gottardo e del Monte Ceneri (v. fig. B), i tempi di percorrenza da Lugano verso Zurigo e viceversa saranno ridotti di oltre un'ora passando dalle attuali tre ore a un'ora e quaranta. Per il Ticino sarà poi importante avere una fre-

¹ Prof. B. Schips, Konjunkturforschungsstelle (KOF), ETH-Zurigo, (2005) *Nutzen des Verkehrs: wird er überschätzt oder unterschätzt?* Conferenza tenuta al 5. Berner Verkehrstag, Berna.

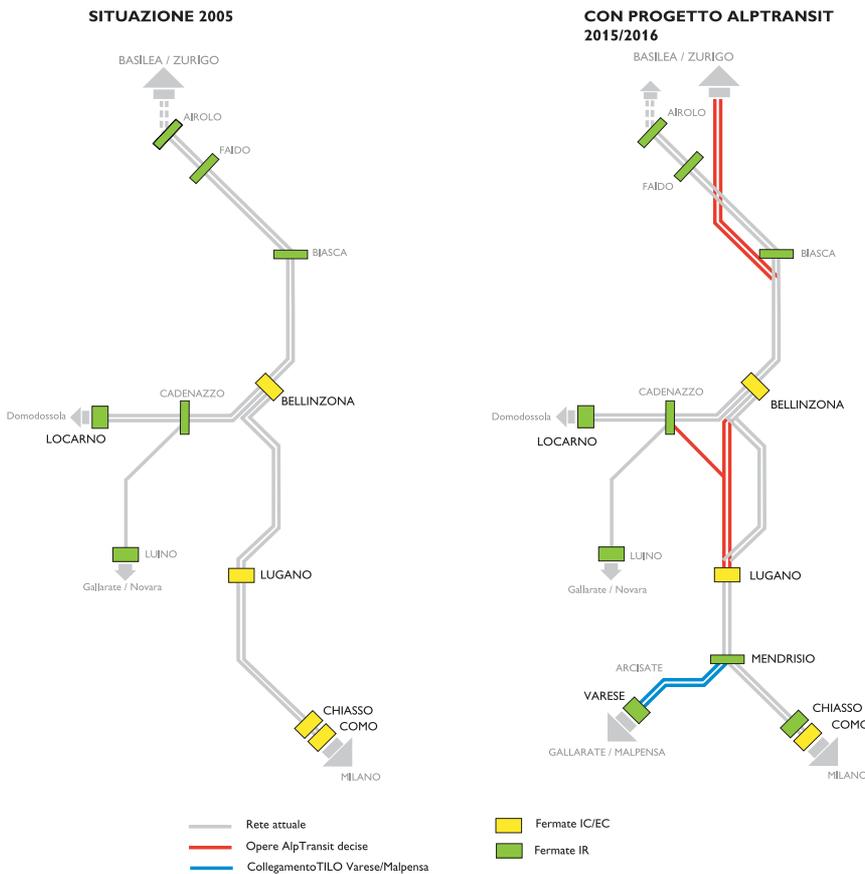
² Bottinelli T. (1980), *Il ruolo dei traffici nell'assetto socio-economico e spaziale delle terre ticinesi*, in *Il Ticino ed i traffici internazionali di transito*, URE., Bellinzona.

³ Credit Suisse economic research (2005) *Lugano e il Ticino urbano - struttura e prospettive*, Zurigo.

A Galleria di base del San Gottardo: stato dei lavori 1° novembre 2005



B La rete ferroviaria attuale e all'orizzonte 2015/2016



quenza ogni mezz'ora dei treni intercity. Verso Milano le riduzioni dei tempi di percorrenza saranno ottenibili grazie all'inserimento del nuovo materiale rotabile policorrente, più rapido e che evita le dispendiose manovre alla frontiera.

Dal profilo territoriale il Ticino sarà così meglio integrato nella rete delle città svizzere.

Il nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia viene ad inserirsi in queste nuove infrastrutture e a completarne il servizio, allacciando in modo rapido e con un orario cadenzato semiorario gli agglomerati di Bellinzona, Locarno, Lugano, Mendrisio-Chiasso, Como e Varese. Questo progetto è sviluppato a tappe (v. fig. C). La prima è già una realtà dal 2005: è stato allora attivato un servizio con una frequenza di 30 minuti in tutto il cantone. Le prossime tappe coincideranno con la messa in esercizio del nuovo collegamento verso Varese-Malpensa (ca. 2010) e del raccordo diretto Locarno-Lugano attraverso la galleria di base del Monte Ceneri (2016). Dal 2007 inoltre sarà introdotto il nuovo materiale rotabile, con un moderno design, climatizzazione e pianali ribassati. I centri della Regio Insubrica saranno molto più vicini e la città-Ticino disporrà di un vero e proprio metrò (v. fig. D). L'integrazione territoriale ne sarà rafforzata.

Il progetto TILO crea pure le premesse per attivare o incentivare progetti territoriali e urbanistici su scala infraregionale o locale. Attraverso la creazione di nuove stazioni oppure lo spostamento o l'ammodernamento di quelle esistenti si aprono infatti nuove prospettive per più ampie e ordinate sinergie tra uso e promozione del territorio e infrastrutture per la mobilità. Allo studio sono progetti per le stazioni di Castione-Arbedo, S. Antonino, Minusio, Lugano e Mendrisio S. Martino. Un intervento sarà presto avviato: lo spostamento della stazione di Riazino. Altri sono già stati attuati negli scorsi anni (Bellinzona, Giubiasco, Tenero, Lamone). ■

«Con Alp Transit e TILO si potrà disporre allora di un attrattivo sistema ferroviario per i collegamenti interni agganciato alla rete nazionale ed internazionale.»

C Lo sviluppo a tappe del servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO)

2005-2007



2010



2015-2016



— Nuove stazioni allo studio

D Il progetto TILO: tempi di percorrenza oggi e nel 2015/16

