

Discorso pronunciato dal Consigliere di Stato Michele Barra  
in occasione dell'inaugurazione del Convegno "Sfide e opportunità della grande  
mobilità" organizzato da Lions Regio Insubrica  
Mendrisio, 5 ottobre 2013

– Fa stato il discorso orale –

Egregi signori,  
Gentili signore,

sono molto lieto di avervi potuto raggiungere per questa seconda parte del Convegno e ho ascoltato con interesse chi mi ha preceduto. Vi dico subito che condivido una preoccupazione: quella di **trovare una soluzione per gestire in modo sostenibile i grandi flussi di traffico che attraversano i nostri due territori**. L'obiettivo è quello di **disinnescare gli effetti negativi** su tutta una serie di politiche settoriali (fra cui mobilità, ambiente e sanità).

Sono convinto che non sia possibile trovare una via d'uscita senza una **buona collaborazione fra Svizzera e Italia**, e in particolare fra Canton Ticino e Regione Lombardia.

Ovviamente, tutte le iniziative che riguardano la mobilità delle persone e delle merci incidono parecchio sulla vita di ciascuno di noi, sulle nostre abitudini, l'ambiente, l'economia e la socialità. In poche parole: sulla **qualità di vita della popolazione**.

E incidono anche sulla percezione che abbiamo della **qualità e della vivibilità dei nostri territori**, quindi sulla loro **forza attrattiva e competitiva**.

Come sapete, il confine tra Italia e Svizzera è attraversato da un grande flusso di veicoli: quasi **60.000 frontalieri ogni giorno**, oltre ai picchi dei vacanzieri durante la bella stagione. E questo peggiora la viabilità, il tasso di inquinamento (che vicino alle autostrade trafficate è maggiore) e i costi della manutenzione stradale.

Gestire la mobilità insubrica significa interpretare questi problemi con la consapevolezza che **i flussi di relazioni costituiscono anche opportunità e vita** per le nostre regioni.

Il problema va quindi affrontato da diverse angolazioni, con un approccio multidisciplinare, e gli interventi di oggi penso abbiano contribuito a dare un quadro più approfondito della situazione.

Chiaramente, la notizia del **blocco del cantiere della Ferrovia Mendrisio Varese**, non migliora le cose, tutt'altro. Durante un incontro con l'assessore Maurizio del Tenno, lo scorso 16 luglio, avevamo condiviso la necessità di sfruttare appieno le potenzialità della FMV. Allora, avevo sollecitato la Regione Lombardia a finalizzare l'opera nel più breve tempo possibile, ma avevo fatto i conti senza l'oste.

Malauguratamente, oggi la data di fine lavori e della messa in esercizio del collegamento insubrico resta ancora un interrogativo irrisolto. In ogni caso, temo che, a essere realisti, **non sarà in esercizio per Expo 2015 e occorrerà trovare un'alternativa**.

Invece, la tratta sul territorio svizzero sarà pronta e disponibile per la data prevista. Quindi, la scommessa lanciata da Raffaele Cattaneo a Marco Borradori - **"vediamo chi finisce prima"** - l'abbiamo vinta noi. Ma questo non ci rende certo felici. Perché quando si parla di mobilità, di territori geograficamente collegati e di un forte flusso di persone che si spostano quotidianamente sull'asse nord-sud, **si può solo vincere o perdere in due**.

Il nostro obiettivo, in ogni caso, è quello di disporre al più presto di un sistema ferroviario regionale attrattivo - che metta in rete i centri di Como/Chiasso, Mendrisio, Lugano, Varese, Bellinzona e Locarno - così da **migliorare l'accessibilità, la competitività e le condizioni di mobilità di quella che abbiamo prefigurato essere la Città-Ticino**.

Tutti i centri saranno collegati con frequenza ogni mezzora ed è previsto anche un **collegamento orario tra il Ticino e l'aeroporto di Malpensa**.

Anche per quanto riguarda il servizio Ticino - Milano e il servizio internazionale Zurigo/Basilea - Milano, la situazione attuale non è ancora soddisfacente, ma sappiamo che le ferrovie si stanno prodigando per migliorarla. Come sapete, **a partire dal 2014 il collegamento Milano - Zurigo avrà una nuova traccia**, frutto del lavoro congiunto tra FFS, Trenitalia, Cantone Ticino e Regione Lombardia.

Con l'apertura di AlpTransit, quest'asse di collegamento dovrà raggiungere un livello qualitativo adeguato, pari al valore e all'importanza dell'opera.

Per questo motivo gli attuali collegamenti ogni due ore non possono più essere considerati sufficienti. **Per il 2020 è previsto quindi il raddoppio delle corse.**

L'entrata in funzione della galleria di base del Monte Ceneri aggancerà il sistema ferroviario regionale TILO con le sue propaggini verso Varese/Malpensa e Como. In questo modo, TILO sarà ancora più attrattivo, poiché **i tempi di percorrenza verranno ridotti in modo massiccio.**

Uno sforzo particolare è pure in atto da parte delle FFS, del Cantone e dei Comuni per **ristrutturare e ammodernare le stazioni**, che diventeranno degli elementi ancora più importanti della catena di trasporto, in grado di assicurare collegamenti comodi e rapidi.

Inoltre, le aree delle stazioni saranno delle **localizzazioni privilegiate per nuovi insediamenti.**

In tal senso, sono state realizzate o sono in fase di studio proposte pianificatorie che si estendono ai comprensori territoriali di riferimento di queste stazioni, con **l'obiettivo di valorizzare le potenzialità locali.**

Adeguate possibilità di mettere a disposizione impianti di **Park and Ride** fanno parte di queste misure accompagnatrici alle nuove opere ferroviarie. Queste riflessioni e le corrispondenti azioni concrete vanno naturalmente intraprese anche in territorio italiano.

E se fino a qui abbiamo parlato di infrastrutture e nuove corse, non possiamo dimenticarci dei **servizi e della sensibilizzazione.**

Infatti, lo sforzo finanziario e strutturale deve essere capitalizzato. Dobbiamo lavorare per **invogliare pendolari, turisti e viaggiatori a prediligere la rete di trasporto pubblico**, quando possibile. Facendo naturalmente i conti con le possibilità finanziarie e le priorità di intervento.

In particolare, l'attuale politica di emissione dei titoli ha grandi margini di miglioramento: a livello tecnico in effetti è ancora **difficile acquistare dei titoli di trasporto transfrontalieri**.

Mi riferisco, in particolare, al fatto che non esiste la possibilità di acquistare un abbonamento unico per frontaliere, o semplicemente un unico biglietto partendo da Milano per arrivare in una qualsiasi stazione ticinese.

Un apposito gruppo di lavoro, composto da rappresentanti dei due enti e dalle ferrovie, si sta occupando del tema.

Come è sicuramente stato detto nella giornata odierna, **con la messa in funzione di AlpTransit la mobilità ferroviaria conoscerà un notevole incremento** quantitativo e qualitativo e sarà al centro dell'attenzione nei prossimi anni.

E dunque un altro aspetto importante da sottolineare è quello del **trasporto delle merci**.

Per il Ticino, e penso anche per l'intera area transfrontaliera, è importante **contenere la crescita del traffico pesante** che invade sempre più le strade, già sottoposte a un carico ormai eccessivo.

In quest'ottica, **la promozione di un'offerta ferroviaria competitiva in termini di qualità** (tempi, puntualità e sicurezza) è determinante per dare un contributo alla gestione della mobilità futura.

AlpTransit, anche se ancora incompleto, offre una possibilità in tal senso che va colta e migliorata.

Lo sforzo va fatto da ambo i lati della frontiera, per garantire capacità sulle linee e terminali adeguati, poiché il traffico merci è massimamente diretto o proveniente dal Nord Italia.

Ci aspettiamo dunque decisioni vincolanti e impegni concreti per essere pronti entro il 2016 per l'apertura del San Gottardo e entro il 2019 per la messa in esercizio del Monte Ceneri.

Il mio auspicio è quello di una stretta collaborazione tra tutti gli attori coinvolti, così da riuscire a bilanciare risorse e opportunità, alla ricerca di un **patto sociale transfrontaliero**, verso quella che per le nostre regioni sarà una vera e propria **rivoluzione della mobilità**.

Concludendo... buon viaggio e buon lavoro a tutti.