

**Evento Alptransit con ospiti italiani**  
**Il progetto Alptransit: un'opportunità per le nostre regioni**  
Pollegio, 7 settembre 2011

---

Evento AlpTransit

**Il progetto AlpTransit:  
un'opportunità  
per le nostre regioni**

Marco Borradori, Consigliere di Stato e Direttore del  
Dipartimento del territorio

Pollegio, 7 settembre 2011

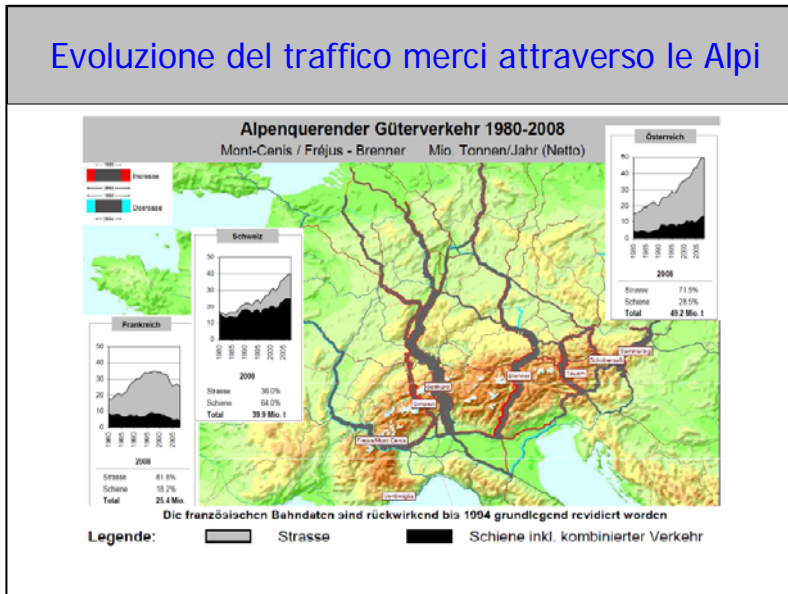
Il progetto AlpTransit si sta rapidamente avvicinando al momento della verità: l'apertura nel 2017 (o, probabilmente, già nel 2016) della galleria di base del S. Gottardo e nel 2019 di quella del Monte Ceneri.

Ho tuttavia l'impressione che la portata di questi eventi sia ancora sottovalutata. Anzi, ci si concentra troppo sui rischi, sui dubbi e sulle incertezze legati ai possibili effetti della nuova infrastruttura. Occorrerebbe, piuttosto, definire tempestivamente gli elementi per dare continuità alle opere in costruzione e avviare subito gli interventi complementari che ne potranno ampliare i benefici.

La più lunga galleria ferroviaria al mondo apre la via al rilancio strategico di un asse di trasporto vitale per gli scambi di persone e di merci tra il nord e il sud dell'Europa.

Cerchiamo dunque di disegnare insieme questo futuro, di cogliere e di creare le opportunità che quest'opera pionieristica ci offre, senza per questo cadere nel facile entusiasmo.

Ricordiamoci che già in occasione del primo traforo gottardiano tutte le previsioni di traffico furono smentite per eccesso, e il traffico fu subito un multiplo di quanto previsto.



Ho detto che AlpTransit é un'opera strategica.

Questa diapositiva mostra i volumi di traffico merci attraverso l'arco alpino. L'asse centrale del S. Gottardo é già oggi di gran lunga quello più frequentato.

Se osserviamo la ripartizione di questo traffico tra ferrovia e strada notiamo come per i flussi attraverso la Svizzera la posizione di mercato della ferrovia sia oggi predominante, con una quota di circa il 65%.

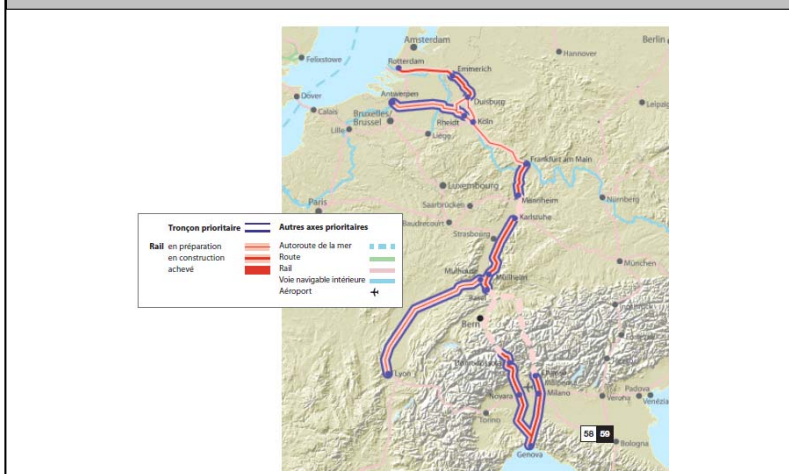
La situazione é completamente rovesciata per i flussi attraverso i valichi francesi e austriaci, dove la strada assume una posizione dominante, con il 70-75% del traffico totale.

Nell'ultimo trentennio il traffico attraverso l'arco alpino é più che raddoppiato ed entro il 2030 Berna prevede un'ulteriore crescita del 40-80%!

Noi riteniamo che in futuro la ferrovia debba continuare a svolgere un ruolo primario nel soddisfare la domanda di trasporto. Si tratta di una scelta lungimirante.

La sola alternativa al collasso della rete autostradale a causa del traffico pesante, l'unica competitiva con il traffico motorizzato individuale e quello aereo.

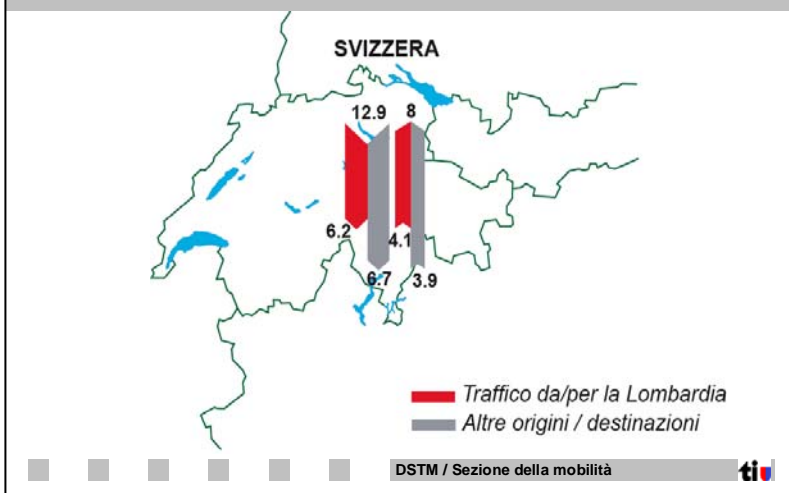
## Unione europea: asse prioritario 24 Lione/Genova-Basilea-Duisburgo-Rotterdam/Anversa



Il progetto AlpTransit non è avulso dal contesto della politica europea dei trasporti: è infatti un elemento a pieno titolo dell'Asse prioritario 24 Lione/Genova-Basilea-Rotterdam/Anversa.

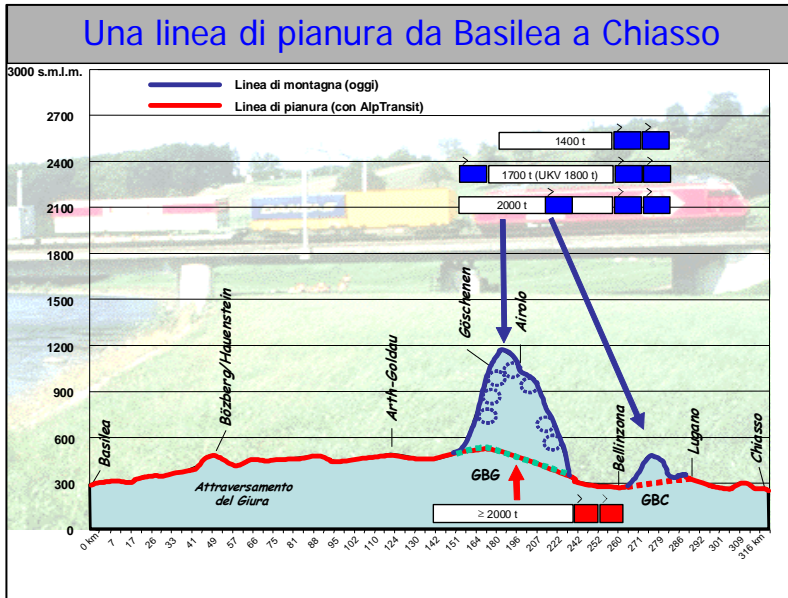
L'asse prioritario 24 della rete ferroviaria di base europea è quello più avanzato nella realizzazione sulla direttrice nord-sud. Occorrono tuttavia ulteriori impegni per completarlo.

## Traffico merci su ferrovia attraverso le Alpi svizzere nel 2009 in mio t



Il potenziamento dell'asse del San Gottardo e, in funzione complementare, di quello del Lötschberg-Sempione, assolve una funzione di assoluto rilievo anche per l'economia lombarda.

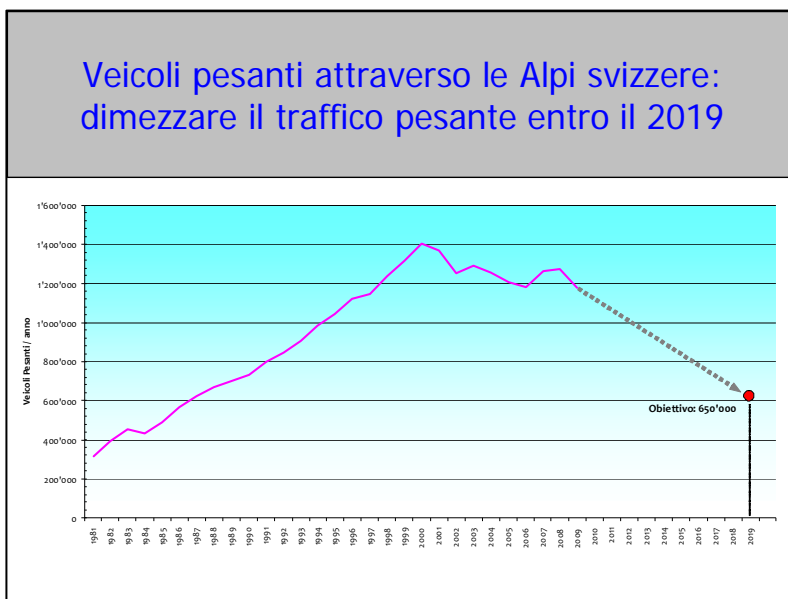
Su un totale di 20,9 milioni di t trasportate nel 2009, circa il 90% era in transito attraverso la Svizzera e ben la metà era diretta o proveniva dalla Lombardia.



In questo quadro la messa in esercizio delle due gallerie di base al San Gottardo e al Monte Ceneri permette di realizzare una vera e propria ferrovia di pianura.

La distanza da percorrere sarà più breve, i tempi di viaggio saranno inferiori e sarà possibile gestire treni più pesanti con meno locomotori.

L'incremento della produttività e della qualità del servizio permetterà di offrire prestazioni più competitive.



La Svizzera ha fissato nella propria Costituzione, a seguito di un voto popolare, il principio del trasferimento del traffico merci in transito dalla strada alla ferrovia. Questo per evitare la saturazione dell'asse stradale -

prioritariamente destinato al traffico interno e a quello dei viaggiatori -, per garantire un elevato grado di sicurezza e per ridurre il carico ambientale nelle regioni attraversate.

La legge ha fissato il termine del 2019 per ridurre il traffico pesante su strada alla metà del valore registrato nel 2000, ossia 650'000 veicoli. A partire dal 2001 vi è stato un calo della crescita. Nel 2010 abbiamo registrato una riduzione del 10% rispetto al 2000, per diversi motivi. Non sappiamo se questa inversione di tendenza si confermerà nei prossimi anni, dipende anche da ciò che riusciremo a realizzare.

La nuova trasversale ferroviaria al S. Gottardo é una risposta a questo obiettivo. Occorre renderla sufficientemente attrattiva affinché possa esplicare tutti i suoi potenziali effetti favorevoli.

Già sin d'ora appare necessario accompagnare quest'opera centrale con altri interventi complementari, al fine di disporre di sufficienti capacità sulle linee di accesso (ad es. ampliando il profilo per consentire il passaggio dei convogli con altezza fino a 4 m) e nei terminali. Il contributo italiano é da questo punto di vista fondamentale e credo inciderà parecchio sui benefici di AlpTransit.



Oltre al traffico merci è importantissimo anche quello dei viaggiatori.

I risultati raggiunti in questo settore in tutta Europa, grazie alle nuove linee ad alta velocità, sono noti.

Anche in questo settore l'itinerario attraverso il San Gottardo é fra i più trafficati dell'arco alpino.

La quota di mercato della ferrovia si é nell'ultimo trentennio contratta, riducendosi al 20%, a fronte di una autostrada più veloce e attrattiva.

La nuova trasversale alpina apre però nuove prospettive. Essa ridurrà i tempi di viaggio dal Ticino verso le città svizzere di circa un'ora, ossia di un terzo rispetto al tempo di percorrenza attuale.

Milano disterà da Zurigo solo 3 ore invece delle attuali 4.



Le previsioni al 2025 ci dicono che la mobilità in Ticino crescerà di oltre il 30 %. Questo ci stimola a trovare soluzioni concrete, tanto più urgenti quanto più constatiamo il diffondersi dei problemi di congestionamento e di sicurezza sulla rete stradale.

Inoltre, iniziamo a rilevare forti affollamenti anche sui treni e sui bus nelle ore di punta.

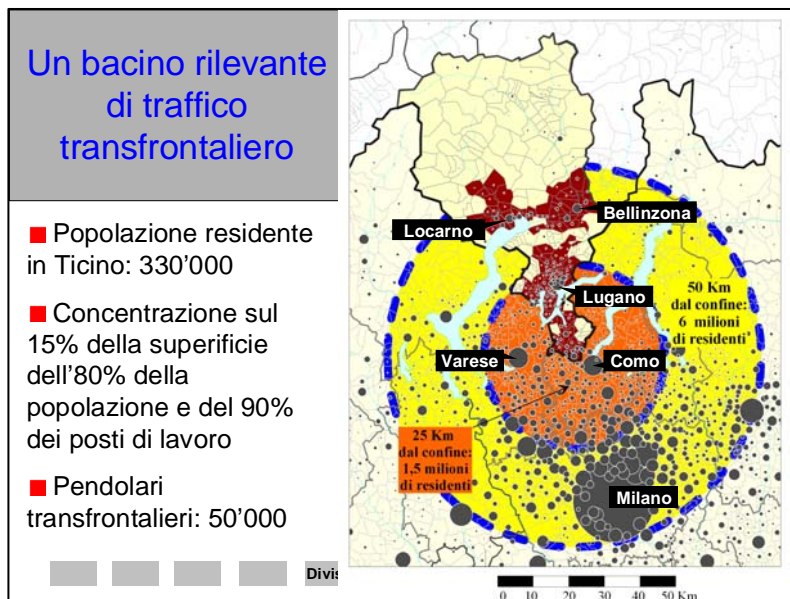
Secondo queste previsioni il traffico ferroviario, entro dieci anni, sarà più che raddoppiato .

Il Cantone Ticino vuole essere parte attiva nel gestire l'evoluzione futura e cogliere le opportunità per ampliare i benefici che si prospettano. Non vogliamo farci cogliere impreparati.

**Il primo obiettivo della nostra strategia di preparazione ad AlpTransit** é dunque lo sviluppo di un sistema ferroviario regionale, con coincidenze con i treni a lunga percorrenza a Bellinzona e a Lugano, in grado di offrire:

- frequenze elevate
- collegamenti rapidi
- collegamenti transfrontalieri
- treni confortevoli





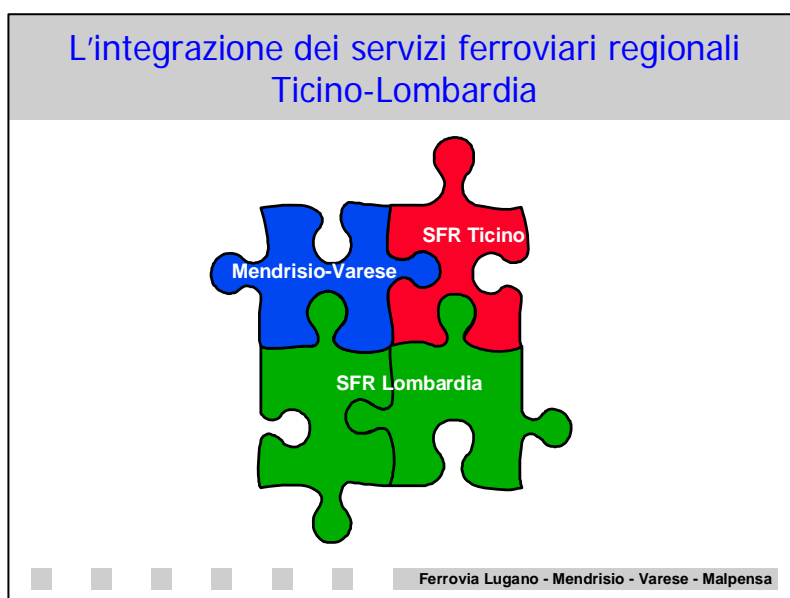
Il Cantone Ticino si colloca geograficamente a ridosso della Lombardia, la regione italiana economicamente più avanzata, con un'elevata densità demografica.

A soli 70 km da Lugano e a 50 da Chiasso si trova la metropoli di Milano. In un raggio di 25 km dal confine vivono 1,5 milioni di abitanti; in un raggio di 50 km ne troviamo 6 milioni.

Quotidianamente oltre 50'000 pendolari varcano la frontiera per lavoro.

Anche la mobilità interna al Cantone é molto elevata. Basti dire a tal proposito che oltre il 70% della popolazione attiva lavora fuori dal proprio comune di domicilio.

La rete e i servizi ferroviari non offrono ancora prestazioni all'altezza delle esigenze, in particolare per le relazioni transfrontaliere. Esistono tuttavia le premesse per offrire un'alternativa complementare al traffico motorizzato.



Negli scorsi anni abbiamo avuto modo di condividere queste analisi e di costruire con la Regione Lombardia, e in particolare con l'Assessore alle Infrastrutture e alla Mobilità Raffaele Cattaneo, una collaborazione efficace e improntata a valorizzare rispettivi interessi e potenzialità. Il dialogo con le imprese ferroviarie si é pure notevolmente rafforzato.

Abbiamo già raggiunto alcuni risultati significativi.

Dal 2009 i servizi TILO raggiungono ogni ora Como e Albate; dal giugno 2011 tre coppie di treni TILO collegano il Ticino alla stazione di Milano centrale.

La meta da raggiungere entro il 2014 é un ulteriore sviluppo dell'integrazione tra i servizi regionali del Cantone Ticino e della Regione Lombardia.

In quest'ottica, è fondamentale la nuova linea ferroviaria in costruzione tra Mendrisio e Varese.



La nuova linea Mendrisio-Stabio-Arcisate apre la via a diversi nuovi collegamenti:

- dal Ticino verso Varese per il traffico pendolare e commerciale;
- connette Como con Varese;
- mette in relazione la linea del Sempione con quella del San Gottardo tramite il nodo di Gallarate per i collegamenti verso la Svizzera romanda;
- allaccia il Ticino e l'agglomerato di Varese con l'aeroporto intercontinentale della Malpensa.





**Il secondo obiettivo strategico per prepararci ad AlpTransit** è la modernizzazione delle stazioni ferroviarie e la loro trasformazione in veri e propri punti di interscambio.

Si tratta anche di aggiornare i potenziali edificabili dei comparti attorno alle stazioni, così da incentivare nuovi insediamenti e promuovere una maggiore densificazione.



Ecco, questo è quanto il Ticino sta promuovendo e sostenendo a livello regionale, in collaborazione con la Regione Lombardia, l'autorità federale e le imprese ferroviarie.

Ma che cosa ci attendiamo dalla Confederazione, dallo Stato italiano e dalle imprese ferroviarie?

Alla **Confederazione** chiediamo la messa in esercizio tempestiva della galleria di base in costruzione e gli adattamenti delle linee esistenti verso Chiasso e verso Luino, così da poter disporre delle capacità adeguate al traffico merci e viaggiatori.

Inoltre, é necessario un programma di investimenti per completare a tappe l'asse nord-sud. AlpTransit non può limitarsi alle sole gallerie di base. Occorrono dunque a medio-lungo termine nuove linee di accesso, e in particolare quella tra Biasca e Camorino e quella tra Lugano e Chiasso, che costituiscono l'asse principale per i viaggiatori e per la maggior parte del traffico merci.

Dalla vicina **Italia** (con l'appoggio della Regione Lombardia) ci attendiamo l'attuazione di tutte le misure necessarie per adeguare la capacità della rete ai flussi supplementari generati da AlpTransit. Ciò vale per la linea principale a sud di Chiasso come per quella complementare via Luino.

Lo scorso mese di agosto l'amministratore delegato di FS Mauro Moretti ha indicato quale priorità l'adattamento tecnologico della linea esistente tra Como e Monza. Il quadruplicamento della linea tra Como e Seregno, di cui si era finora parlato, passerebbe dunque in seconda priorità. Credo che sul breve termine possa essere una proposta sostenibile e realistica, considerato il tempo che ci separa dall'apertura delle gallerie di base.

A medio-lungo termine il quadruplicamento sarà tuttavia indispensabile, così come la nuova linea Seregno-Bergamo

Dalle **imprese ferroviarie** ci attendiamo a breve una soluzione ai disagi, oggi ancora troppo frequenti, nei collegamenti viaggiatori tra la Svizzera e Milano.

Per l'orizzonte di medio-lungo termine appare essenziale che venga pianificato e realizzato un concetto coordinato ed efficace d'uso delle infrastrutture.

Occorre realizzare tutti gli interventi per disporre di un intero asse ferroviario attrattivo!