

Conferenza stampa

Il nuovo collegamento ferroviario Lugano/Chiasso - Mendrisio - Varese - Gallarate - Malpensa (FMV)

Intervento di Marco Borradori, Direttore Dipartimento del territorio
Bellinzona, 4 novembre 2004

Ho il piacere di accogliere oggi a Bellinzona il Presidente della Direzione generale delle FFS, sig. Benedikt Weibel, che desidero ringraziare di cuore per esser venuto di persona in Ticino a dimostrare il sostegno delle Ferrovie federali svizzere al progetto di nuovo collegamento ferroviario tra Mendrisio e Varese. Un sostegno determinante per portare a termine entro i tempi previsti un'opera strategica, non solo a livello cantonale, ma anche sul piano nazionale e internazionale.

In primo luogo, il nuovo collegamento è un anello indispensabile del servizio ferroviario transfrontaliero Ticino-Lombardia, conosciuto con il nome abbreviato TILO, la cui prima tappa entrerà in funzione nel dicembre di quest'anno.

La FMV, infatti, permetterà finalmente di collegare tra loro gli agglomerati di Lugano, Varese e Como, che contano complessivamente quasi mezzo milione di abitanti. Si potrà così rispondere in modo sostenibile alla sempre crescente domanda di trasporto transfrontaliera, che col tempo rischia di mettere a repentaglio la funzionalità della rete stradale cantonale. Mi riferisco in particolare alla A2 tra Lugano e Mendrisio, sulla quale già oggi si constatano problemi di sovraccarico. Questo primo aspetto non può certo lasciar indifferente Berna, considerato che stiamo parlando dell'asse autostradale nord-sud, d'importanza europea.

Come detto, la FMV avrà un ruolo anche nei collegamenti di carattere nazionale e internazionale.

Con appena sei chilometri di nuova linea, di cui solo due in Svizzera, sarà possibile ridurre notevolmente i tempi di percorrenza in treno tra Ticino e Romandia: da Lugano a Losanna si impiegheranno tre ore e un quarto, ossia due ore in meno di oggi.

Non da ultimo, il tracciato aprirà uno sbocco diretto dell'asse del San Gottardo verso l'aeroporto intercontinentale della Malpensa, a vantaggio dunque non solo del Ticino, ma anche di buona parte della Svizzera.

Secondo il programma stabilito in accordo con l'Italia, sul cui territorio si sviluppano i 2/3 del nuovo tracciato, la nuova linea dovrebbe essere pronta entro il 2010.

Tuttavia, ciò sarà possibile solo se anche la Svizzera metterà a disposizione i necessari mezzi finanziari.

Come sentiremo in seguito dall'arch. Giorgio Baruffaldi della Regione Lombardia, che ringrazio di essere venuto a Bellinzona, le procedure sul lato italiano sono a buon punto e confermano la validità tecnica e la sopportabilità finanziaria dell'opera.

Non possiamo dunque assolutamente permettere che un'opera dai vasti benefici e dai costi relativamente contenuti - soprattutto sul nostro versante, dove l'investimento si aggira attorno ai 130 milioni di franchi - venga messa a repentaglio per il mancato finanziamento da parte Svizzera.

Il Cantone è pronto a contribuire al finanziamento della FMV, tuttavia - per portare a buon fine questo intervento entro i termini previsti - occorre soprattutto un impegno concreto della Confederazione. Per questo sarà fondamentale che il credito necessario a livello federale, venga inserito nella Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le Ferrovie Federali Svizzere per gli anni 2007-2010.

È proprio in vista di questo importante appuntamento che il Consiglio di Stato ha stretto un'alleanza con i Cantoni di Ginevra e Zurigo i quali, a seguito delle misure di risparmio adottate dalla Confederazione, vedono anch'essi in pericolo i rispettivi progetti ferroviari.

Per Ginevra è in discussione il collegamento ferroviario Ginevra Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA), tra la Svizzera e l'alta Savoia.

Sulle rive della Limmat il progetto in questione è la realizzazione del secondo Passante ferroviario (DML) con la stazione Löwenstrasse.

L'alleanza che accomuna i tre progetti, ritenuti strategici e prioritari dalle FFS, non è solo tattica, ma rispecchia un'unità di giudizio sulla politica dei trasporti svizzera.

Tutti e tre i progetti hanno una valenza regionale, nazionale e internazionale fondamentale anche per garantire la necessaria capacità per i collegamenti internazionali.

Tutti e tre i progetti, a differenza di altre tratte interessanti in Svizzera, hanno raggiunto un grado di maturazione sufficiente per passare alla fase realizzativa. In due votazioni popolari, i Cantoni di Zurigo e Ginevra hanno già confermato il loro contributo finanziario. E per quanto riguarda la FMV, sul lato italiano entro la fine dell'anno ci sarà l'approvazione formale del progetto e quindi la riservazione dei mezzi finanziari necessari per la sua realizzazione.

Un ritardo di vari anni nel finanziamento potrebbe avere gravi ripercussioni. Nel caso della FMV, tentennamenti da parte Svizzera potrebbero addirittura metterne in discussione la realizzazione.

La conferenza stampa indetta oggi rientra in quest'azione congiunta dei tre Cantoni ed è sostenuta dalle FFS. In quest'ambito il Consiglio di Stato ha pure previsto il coinvolgimento della Deputazione ticinese alle Camere federali, il cui impegno, assieme a quella ginevrina e zurighese, sarà fondamentale per portare a termine in modo positivo l'azione comune.

Come detto, la tabella di marcia concordata con l'Italia prevede l'entrata in funzione della linea nel 2010.

Mentre da una parte vengono profusi gli sforzi necessari per garantirne il finanziamento, dall'altra continuano i preparativi tecnici.

Attualmente sono in corso i lavori di ottimizzazione del progetto di massima ed entro la metà del 2006 sarà pronto il progetto definitivo, che verrà pubblicato secondo la Lferr. A tale proposito ritengo importante sottolineare che l'Ufficio federale dei trasporti, con un contributo finanziario importante, partecipa all'allestimento del progetto definitivo: ciò dimostra l'interesse concreto della Confederazione per questo collegamento.

Quindi, nella seconda metà del 2006 è prevista la procedura d'approvazione dei piani.

Conclusa questa fase, nel 2008 si darà il via alla progettazione esecutiva.

L'inizio dei lavori è invece previsto nel 2009 e avrà una durata di circa 2 anni.

Concludo con l'auspicio che nel 2010 si possa inaugurare quella che sarebbe la prima estensione della rete ferroviaria a sud delle Alpi dopo quasi 90 anni¹.

¹ Nel 1923 venne inaugurata la Locarno-Domodossola