

**Alleanza Ticino-Zurigo-Ginevra  
a sostegno di tre progetti ferroviari regionali  
"Spatenstich Passage Sihlquai" - Zurigo, 3 giugno 2005  
Intervento di Marco Borradori**

---

Gentili signore, egregi signori,

sono lieto di essere presente oggi a Zurigo - insieme ai miei colleghi Rita Fuhrer e Robert Cramer - per sostenere la nostra coalizione e tre progetti in cui crediamo fermamente. Anche il Ticino lo scorso mese di novembre ha avuto la conferma dell'appoggio delle FFS al nuovo collegamento ferroviario tra Mendrisio e Varese (FMV). Sostegno determinante per portare a termine entro i tempi previsti un'opera strategica a livello cantonale e su piano nazionale e internazionale. Il nuovo collegamento è un anello indispensabile del servizio ferroviario transfrontaliero Ticino-Lombardia, noto con il nome TILO, la cui prima tappa è entrata in funzione nel dicembre scorso.

La FMV dovrà permettere di collegare tra loro gli agglomerati di Lugano, Varese e Como, che contano complessivamente quasi mezzo milione di abitanti. Come noto, negli ultimi cinque anni il numero di frontalieri è in costante aumento. Il Ticino ha registrato una crescita del 32%, per un totale di 37mila lavoratori frontalieri. E' quindi chiara la necessità di rispondere in modo sostenibile alla sempre crescente domanda transfrontaliera di trasporto, 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 sei chilometri di nuova

linea, di cui due su territorio elvetico, 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 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.

Le procedure da parte italiana sono a buon punto. Non possiamo 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 Ticino, Ginevra e Zurigo hanno stretto un'alleanza: noi tutti, a seguito delle misure di risparmio adottate dalla Confederazione, vediamo messi in pericolo i nostri progetti ferroviari. Per Ginevra è in discussione il collegamento ferroviario Ginevra Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), tra la Svizzera e l'alta Savoia. Qui, 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. Un ritardo nel finanziamento potrebbe avere gravi ripercussioni. Nel caso della FMV, tentennamenti da parte Svizzera potrebbero addirittura metterne in discussione la realizzazione.

Concludo con l'auspicio che entro il 2015 i nostri progetti saranno realtà. *(Nel 2010 si dovrà inaugurare quella la FVM, nel 2012 la CEVA e nel 2015 il passante di Zurigo).*