

**Alleanza Ticino - Ginevra - Zurigo  
CEVA: progetti ferroviari regionali x 3**

**“Coup de pioche” - Ginevra, 20 settembre 2005**

**Intervento del Consigliere di Stato Marco Borradori  
Direttore del Dipartimento del territorio**

---

Gentili Signore,  
Egregi Signori,

con grande piacere partecipo oggi, insieme ai colleghi Rita Fuhrer e Robert Cramer, all'incontro indetto dal Cantone di Ginevra in occasione dell'avvio ufficiale dei lavori di realizzazione del collegamento ferroviario transfrontaliero Cornavin-Eaux-Vives- Annemasse (CEVA).

Questa occasione di incontro offre un'ulteriore opportunità per rinsaldare l'alleanza strategica sancita l'anno scorso dal Ticino con Ginevra e Zurigo, allo scopo di ottenere il necessario sostegno politico e finanziario da parte di Berna alla realizzazione di progetti regionali di importanza nazionale. Si tratta di progetti prioritari e necessari alla gestione del traffico negli agglomerati urbani.

Le Ferrovie federali svizzere hanno già assicurato il proprio contributo alle nuove opere, che promuovono e sostengono fermamente.

Per quanto riguarda il Ticino, il futuro **collegamento** tra **Mendrisio e Varese (FMV)** è parte integrante del servizio

ferroviario transfrontaliero Ticino-Lombardia (TILO), la cui prima tappa è stata avviata nel 2004 con il cambio d'orario.

Il prossimo passo decisivo prevede di estendere il modello regionale TILO fino a Varese. Sarà così possibile unire, mettere in rete gli agglomerati di Lugano, Chiasso/ Mendrisio, Varese e Como, il cui bacino di utenza globale viene valutato attorno al mezzo milione di abitanti.

La nuova linea, programmata per il 2010, prevede l'utilizzo del corridoio dell'attuale binario merci fino a Stabio. Da qui, proseguirà verso il Gaggiolo, per poi congiungersi alla linea FS Varese-Porto Ceresio a nord di Arcisate.

Tra Mendrisio e Varese sono previste 4 fermate intermedie dotate di impianti "Park & Ride". I treni faranno tappa a Stabio, Gaggiolo (lato Italia), Arcisate e Induno-Olona.

Nel 2010, il Ticino sarà dunque allacciato a Varese e all'aeroporto intercontinentale di Milano-Malpensa. Attraverso il nodo di Gallarate, verranno poi offerti nuovi collegamenti rapidi anche in direzione della Svizzera romanda.

Lo sviluppo del servizio TILO verso Como sarà invece possibile unicamente al momento in cui saranno disponibili i convogli per il traffico regionale, dotati di sistema elettrico bi-corrente.

Il nuovo materiale rotabile - finanziato dalla Confederazione, dal Cantone e dai Comuni, chiamati a partecipare in qualità di committenti del traffico regionale ferroviario - dovrebbe essere introdotto al più tardi a partire dal 2008. Grazie a esso, sarà possibile estendere oltre frontiera l'offerta del trasporto pubblico su rotaia e collegarci in modo più efficace alla Regio Insubrica.

I tre progetti portati avanti nell'ambito della nostra alleanza (CEVA, Durchmesserlinie Zürich, e Ferrovia Mendrisio Varese) sono stati elaborati - come detto - per contenere l'aumento del traffico negli agglomerati e attenuare gli effetti negativi della crescente domanda di trasporto transfrontaliera.

In Ticino, sull'arco degli ultimi 5 anni, tale domanda è aumentata del 32%. Il numero di lavoratori frontalieri attivi sul nostro territorio cantonale ha raggiunto quota 37mila unità.

Con la FMV, si intende rispondere in maniera sostenibile a una domanda che, con il tempo, rischierebbe di mettere a repentaglio la funzionalità dell'A2 tra Lugano e Mendrisio, sulla quale già oggi gravano grossi problemi di sovraccarico.

Accanto a questo aspetto, occorre considerare indotti e benefici sul piano economico. Siamo infatti in presenza di mercati, divisi, certo, da una frontiera istituzionale, ma sempre più interdipendenti a livello finanziario, politico, turistico e culturale. Basti pensare all'importanza economico-politica della regione che ingloba il Ticino e la Lombardia. Lo stesso vale per i progetti di Ginevra e Zurigo. Ebbene, noi sosteniamo i tre progetti anche in quest'ottica.

Se, come già accennato, le FFS ci hanno garantito il loro appoggio fornendo il contributo indispensabile per poter realizzare le opere nei tempi e nei costi preventivati, adesso è indispensabile poter contare sul finanziamento della Confederazione.

La **partecipazione di Berna** è giustificata dalla portata delle tre opere, nelle quali gli interessi regionali, nazionali e internazionali si intrecciano.

Cogliamo oggi ancora l'occasione, considerata la triplice valenza dei progetti, per sollecitare le Autorità federali affinché non ne facciano slittare nel tempo la realizzazione.

Per quanto concerne la FMV, secondo la programmazione allestita congiuntamente tra Svizzera e Italia, la costruzione del nuovo tracciato inizierà nel 2007/ 2008 e si prevede di ultimare l'opera nel 2010. Due sono i fattori che determinano l'importanza nazionale e internazionale della FMV. Innanzitutto, il nuovo tracciato permetterà di collegare

l'aeroporto intercontinentale della Malpensa sia alla regione di Lugano, sia all'asse di transito del San Gottardo.

In secondo luogo, via Sempione, ne beneficeranno nettamente i collegamenti tra il Ticino, la Svizzera romanda e Berna. Grazie alla nuova tratta di 6 km - di cui due sul territorio elvetico - i tempi di percorrenza in treno tra il Ticino e la Romandia saranno notevolmente ridotti: il viaggio Lugano-Losanna, per esempio, durerà due ore in meno.

Le procedure avviate in Italia sono giunte a buon punto. La validità tecnica è stata confermata, come pure i finanziamenti. Ricordo a questo proposito che i costi complessivi sono di 460 milioni di franchi, di cui 130 milioni a carico del nostro Paese.

Per quanto riguarda la situazione in Svizzera, la progettazione è in corso e la procedura di approvazione dei piani potrà essere avviata nel 2006. Giunti a questo punto, per la costruzione dell'opera diventa fondamentale il contributo di Berna.

Il progetto è inserito nel documento andato in consultazione sul Fondo d'emergenza, previsto dalla Confederazione per fronteggiare l'aumento di traffico negli agglomerati. Questo fondo, al quale si può attingere per una durata limitata tra il 2007 e il 2011, è destinato, come sappiamo, a progetti qualificati come *"importanti e urgenti"*.

Indipendentemente dall'esito delle discussioni sul finanziamento del traffico negli agglomerati, noi **auspichiamo una soluzione a breve termine** e chiediamo a Berna di integrare il collegamento FMV, analogamente ai progetti CEVA e Durchmesserlinie Zürich, nella Convenzione sulle prestazioni FFS 2007-2010. Tutti e tre i progetti, infatti, hanno raggiunto un grado di maturazione elevato e sono pronti per la realizzazione.

Concludo questo mio intervento rinnovando l'auspicio che le tre opere possano ottenere il dovuto sostegno finanziario da

parte della Confederazione e che la loro realizzazione possa avvenire entro i tempi previsti. Per la precisione, la tabella di marcia prevede: nel 2010 l'inaugurazione della FMV; nel 2010-2012 quella della CEVA; e nel 2015 la messa in esercizio dell'anello di Zurigo.