

Incontro con la Delegazione di sorveglianza sulle Nuove trasversali ferroviarie alpine

Lugano, 31 agosto 2011

Incontro con la Delegazione di sorveglianza sulle
Nuove trasversali ferroviarie alpine

Come si prepara il Ticino all'arrivo di AlpTransit ?

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

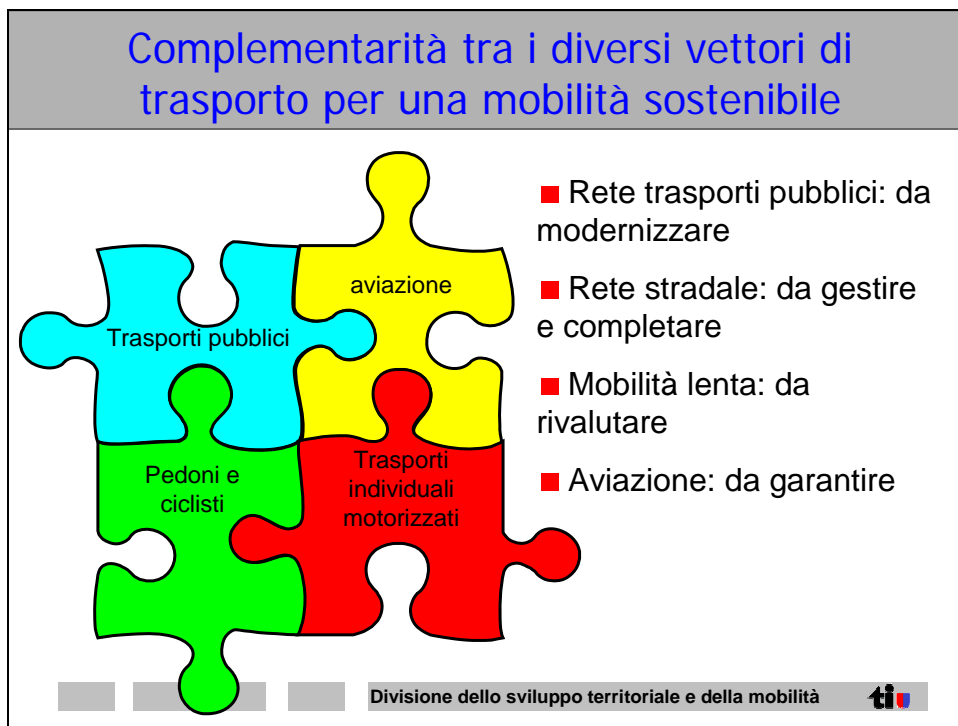
Lugano, 31 agosto 2011

Con grande piacere colgo questa occasione per illustrarvi come si sta preparando il Cantone Ticino all'arrivo di AlpTransit. Di solito, nelle discussioni sull'opera del secolo si evidenziano i rischi, gli interrogativi, le incertezze e i dubbi. Certamente restano dei quesiti aperti e il Governo del Canton Ticino é preoccupato per taluni aspetti, come avrò modo di dire oltre. Tuttavia, guardiamo con fiducia alla messa in esercizio delle due gallerie di base del S. Gottardo e del Monte Ceneri. Ci stiamo preparando e - nei settori della mobilità e della gestione del territorio - stiamo sviluppando progetti e incentivando opportunità per beneficiare al meglio del prospettato

miglioramento delle condizioni di accessibilità interna e verso l'esterno del nostro Cantone.

Le opportunità per il Ticino (non parlo oggi di quelle specifiche di natura economica, attualmente oggetto di uno studio diretto dal DFE) sono in particolare due :

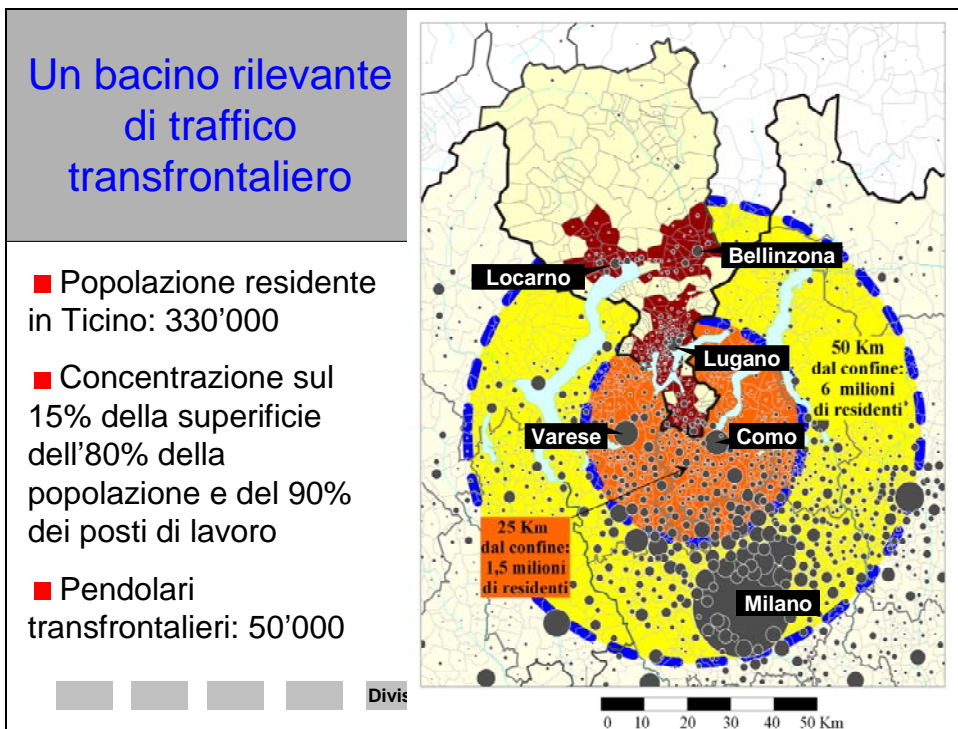
- Contribuire a soddisfare i bisogni di mobilità attraverso una modalità di trasporto attrattiva e rispettosa dell'ambiente;
- Ammodernare le stazioni ferroviarie e rivalutare i vicini comparti territoriali con ancora elevate potenzialità insediative.



Già da parecchi anni il Cantone si impegna dunque a contribuire alla modernizzazione della rete ferroviaria e di quella generale dei trasporti pubblici.

Lo facciamo nell'ambito di una visione complessiva della mobilità, in cui ogni mezzo di trasporto svolge ruoli e funzioni complementari.

Per i trasporti pubblici la sfida che porta AlpTransit sta dunque nel modernizzare le strutture e valorizzare le potenzialità per i trasporti sulle medie e lunghe percorrenze e per la gestione della mobilità negli agglomerati.



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

A soli 70 km da Lugano e 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 ca 50 km ne troviamo 6 milioni.

Quotidianamente circa 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. Esistono tuttavia le premesse di mercato per offrire un'alternativa o un complemento al traffico motorizzato.



Le previsioni al 2025 ci dicono che la mobilità crescerà di oltre il 30%. Ciò ci preoccupa e ci stimola a trovare soluzioni concrete, tanto più urgenti quanto più constatiamo il diffondersi dei problemi di congestionamento e sicurezza sulla rete stradale (ad es. a sud di Lugano e tra Bellinzona e Locarno) e cominciamo già a osservare forti affollamenti anche sui treni e sui bus nelle ore di punta.

Secondo queste previsioni il traffico ferroviario entro 10 anni sarà più che raddoppiato. Inoltre, giova ricordare che le previsioni sono sempre state smentite dalla realtà per l'eccessiva prudenza.

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 servire l'intero territorio cantonale e andare anche oltre:

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

Una flotta di 30 treni entro la fine del 2011



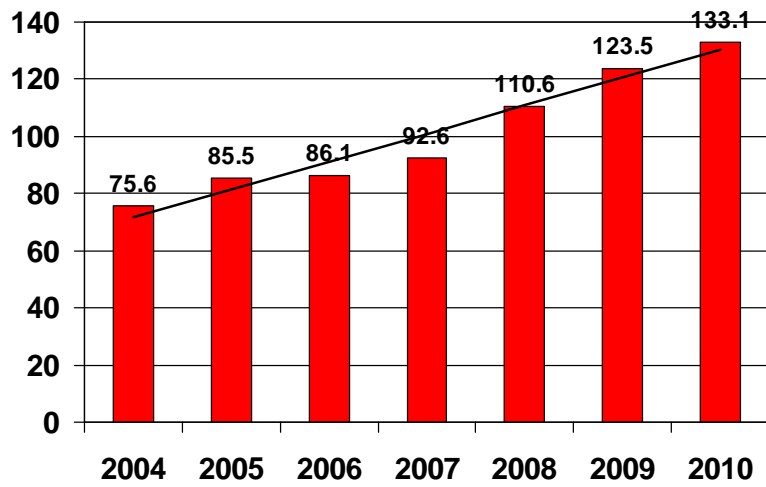
Il servizio ferroviario regionale offre dal 2004 un orario cadenzato ogni 30 minuti che, successivamente, é stato migliorato per far fronte alla crescente domanda.

Oggi nelle ore di punta é offerto un cadenzato ogni 15 minuti.

E' stata completamente rinnovata la flotta del materiale rotabile, con nuovi treni FLIRT. La flotta, dotata inizialmente di 19 unità a 4 carrozze, passerà entro la fine del 2011 a 30 unità, con dunque 11 nuovi treni a 6 carrozze.

Dal 2009 il servizio é stato esteso oltre frontiera: ogni ora fino a Como e Albate. Dal giugno 2011 sono state attivate tre coppie di nuovi collegamenti fino a Milano centrale.

Come ha reagito il mercato? I viaggiatori sulla rete TILO sono cresciuti del 76% in 6 anni



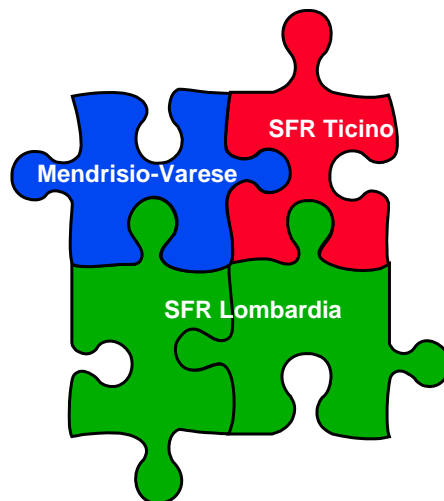
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità



Il successo é stato straordinario.

Dal 2004 al 2010 l'utenza é aumentata del 76 %.

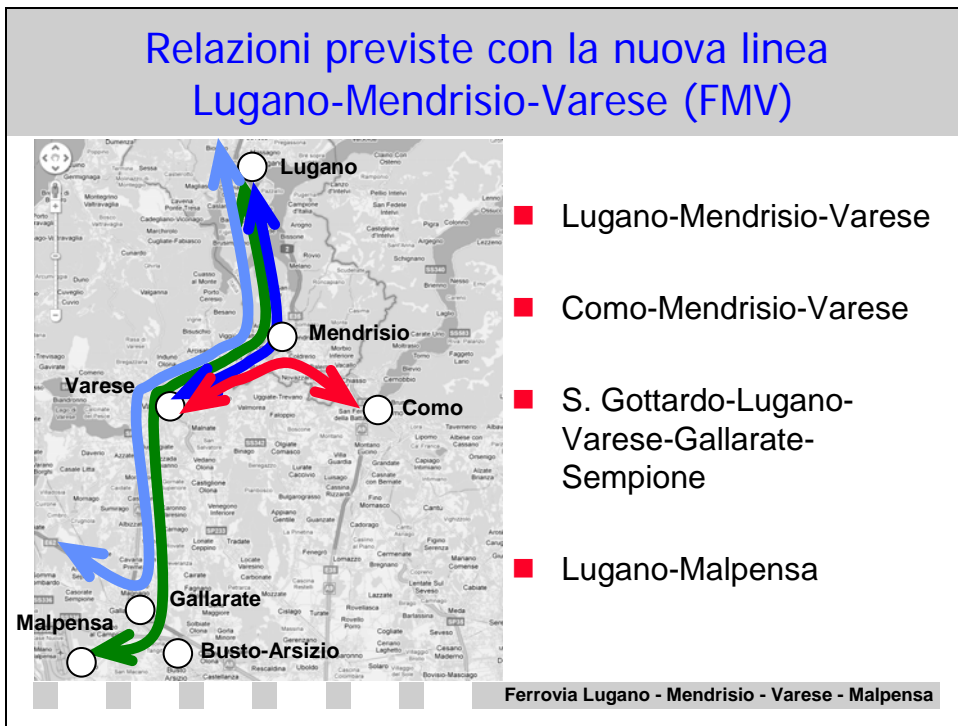
L'integrazione dei servizi ferroviari regionali Ticino-Lombardia



Ferrovia Lugano - Mendrisio - Varese - Malpensa

L'obiettivo da attuare entro il 2014 é di sviluppare ulteriormente l'integrazione tra i servizi regionali del Cantone Ticino e quelli della Regione Lombardia.

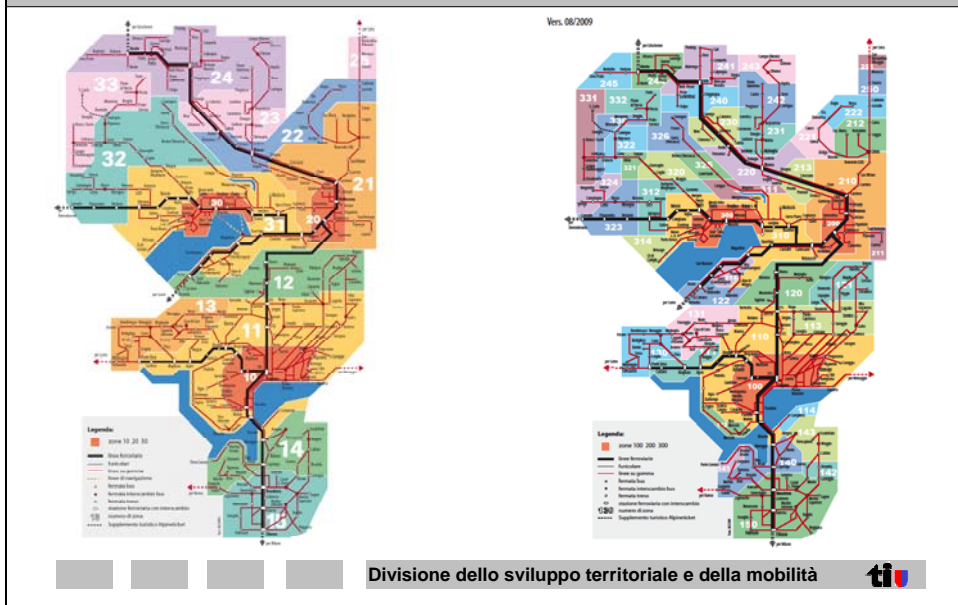
In questa ottica fondamentale é la nuova linea in costruzione tra Lugano, Mendrisio e Varese (FMV).



La linea in costruzione apre la via a diversi nuovi collegamenti:

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

Dal 2012 la Comunità tariffale integrale

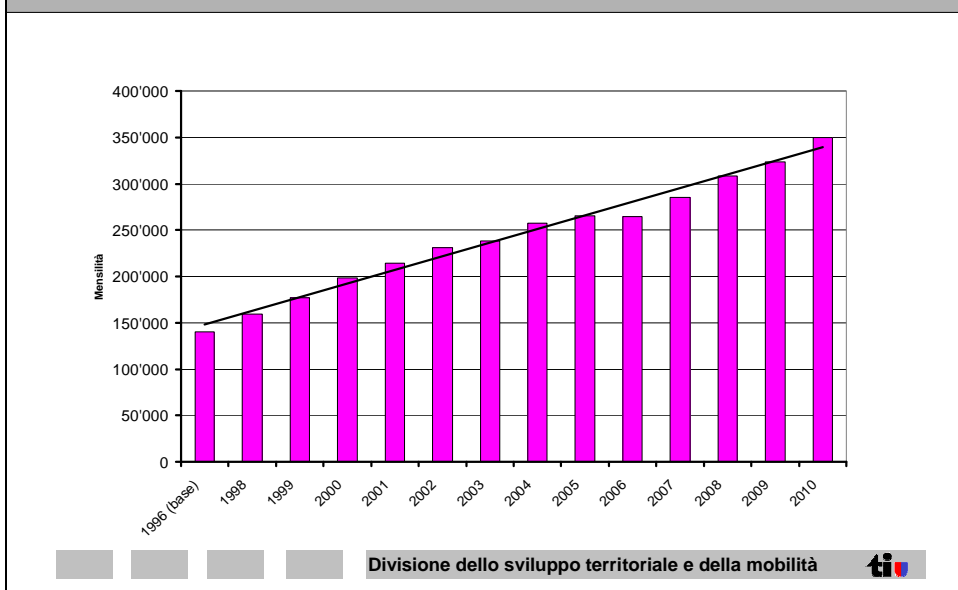


Gli interventi di ampliamento della rete dei trasporti sono accompagnati da un'armonizzazione tariffale.

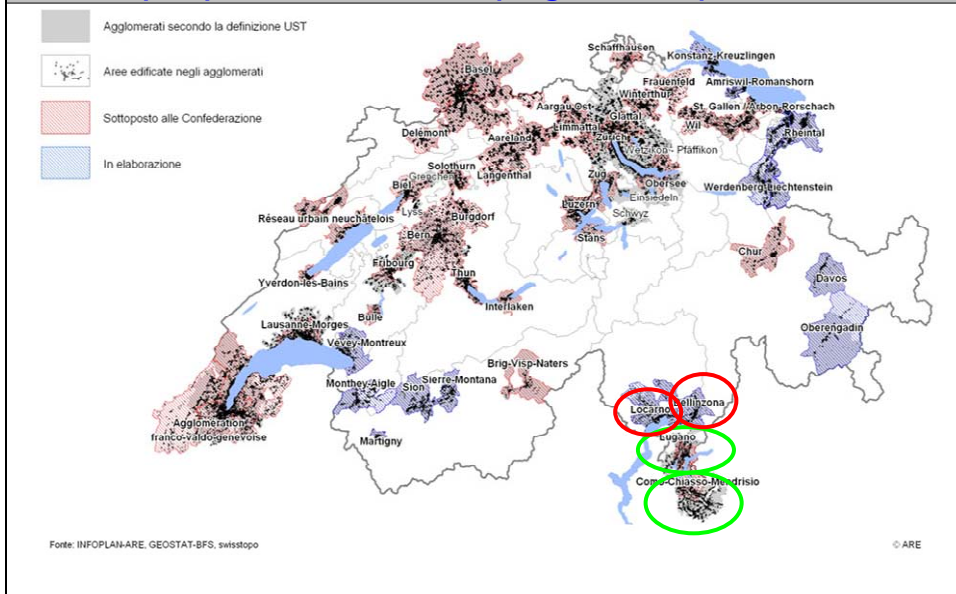
Dal 1 gennaio 2012 l'attuale Comunità tariffale per abbonamenti verrà estesa a tutti i titoli di trasporto.

Viaggiare sarà più semplice e conveniente non solo per i pendolari, ma anche per tutti gli altri utenti.

Come ha reagito il mercato ? Le vendite di ARCOBALENO più che raddoppiate (+149 %)



I Programmi di agglomerato per preparare e accompagnare AlpTransit

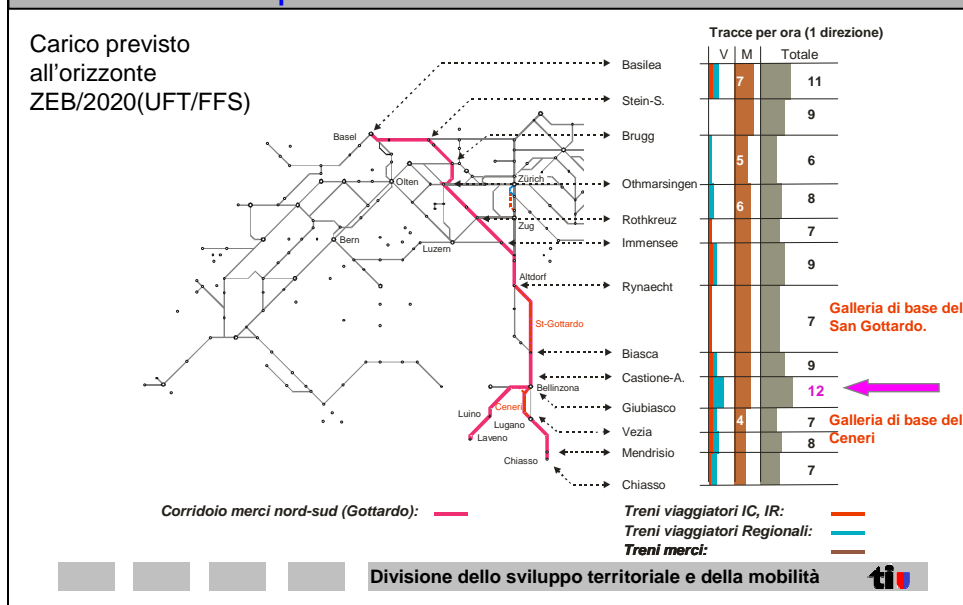


I programmi di agglomerato promossi dalla Confederazione con il Fondo infrastrutturale sono strumenti importanti per coordinare lo sviluppo della mobilità e del territorio.

Per noi assumono una rilevanza particolare anche in vista di AlpTransit. Attualmente, due programmi di agglomerato sono in fase di attuazione: nel Luganese e nel Mendrisiotto. E' in corso il loro aggiornamento per il periodo 2015-2018.

Due nuovi programmi, per il Bellinzonese e per il Locarnese, sono in fase di allestimento e saranno trasmessi alla Confederazione entro la fine dell'anno in corso.

La tratta Castione-Giubiasco é la più carica della rete ticinese



Passo ora alle preoccupazioni e ai problemi ancora aperti.

La preoccupazione maggiore a breve termine riguarda i **limiti di capacità della rete ferroviaria** tra Bellinzona nord e la galleria di base del Monte Ceneri. Su questa tratta si concentra tutto il traffico merci e viaggiatori (di lunga percorrenza e regionale) del Cantone.

Il rischio di conflitti importanti tra il traffico merci e viaggiatori é reale, tanto che il mantenimento del servizio regionale esistente con cadenza 15 minuti nelle ore di punta tra Locarno e Bellinzona é rimesso in discussione.

Una seconda preoccupazione concerne il **coordinamento dell'offerta e delle infrastrutture tra Svizzera e Italia.**

L'Accordo ratificato nel 2001 tra i due Paesi prevede interventi di miglioramento a breve-medio termine sull'infrastruttura esistente e a lungo termine una nuova linea tra Lugano e Milano.

Fino a poco tempo fa da parte italiana venivano dati per acquisiti il quadruplicamento della linea Como-Seregno e la nuova linea Seregno-Bergamo.

Da poco sappiamo invece che si punta a un ammodernamento tecnologico della linea esistente a sud di Como. Si tratta di un intervento analogo a quello previsto sulle linee di accesso svizzere (cfr ZEB).

Ci chiediamo se si giungerà in tempo a soluzioni concrete. Crediamo che a breve termine questa impostazione possa avere una sua logica. Sul medio-lungo termine occorre tuttavia pensare a una nuova linea.

Auspichiamo vivamente che da entrambe le parti, svizzera e italiana, si prendano impegni concreti e vincolanti.

La risposta del Consiglio di Stato alla consultazione federale sul progetto per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura (6.7.2011)

1. Programma di ampliamento offerta e infrastrutture

- Condivisa l'impostazione generale del programma strategico da attuare a tappe ma **misure insufficienti e tardive sull'asse nord-sud**
- Necessità di attuare **nuove misure a sostegno dell'obiettivo del trasferimento del traffico pesante sulla ferrovia** (650'000 veic./anno dal 2019)
- Inserimento della **circonvallazione di Bellinzona** nella prima tappa (2025)
- Inserimento della **circonvallazione di Lugano** nell'elenco delle misure di prima priorità. A seguire, completazione dell'allacciamento a sud.

Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità



Concludo con la **valutazione del Governo ticinese relativa alle proposte della recente consultazione sul progetto per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.**

Riconosciamo innanzitutto l'importanza di definire un nuovo programma di azione e un adeguato finanziamento per il futuro. L'opera di modernizzazione della rete ferroviaria sta compiendo grandi passi ma é lungi dall'essere conclusa.

A nostro parere l'importanza dell'asse nord-sud non é stata ancora sufficientemente considerata. Occorre dare continuità all'azione avviata negli anni '90 con le gallerie di base, completandole progressivamente con nuove linee di accesso.

Gli scenari prospettati trascurano a nostro parere l'evoluzione del traffico delle merci e i conflitti che inevitabilmente nasceranno per l'uso delle limitate tracce disponibili. Non va dimenticato che le decisioni prese nel 2013/14 diventeranno operative solo nel 2030.

Per ragioni di capacità reputiamo che la circonvallazione di Bellinzona per le merci debba rientrare nelle nuove opere a breve-medio termine e quella di Lugano debba essere realizzata a medio-lungo termine.

La risposta del Consiglio di Stato alla consultazione federale sul progetto per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura (6.7.2011)

2. Finanziamento

- Si all'estensione del **Fondo a tempo indeterminato**, considerando le esigenze della manutenzione e della conservazione
- Si alla **conferma delle attuali risorse vincolate** (TTPP, quota dazi carburanti e quota IVA)
- Si al vincolo d'uso per le **risorse del bilancio federale** (da incrementare)
- Si a una **maggiore partecipazione degli utenti** (da diluire nel tempo e da coordinare con i costi per l'uso dell'infrastruttura stradale)
- Disponibilità a considerare una **deduzione forfettaria** per i costi di trasporto sull'imposta federale (tuttavia più elevata) o, in alternativa, un aumento temporaneo dell'aliquota dell'IVA (dallo 0,1 allo 0,2%)
- Disponibilità a considerare una **partecipazione del Cantone** in funzione dei vantaggi per la regione del programma realizzativo

Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità



Il tema del finanziamento è complesso.

L'attuale **fondo** ha dato buoni risultati creando condizioni quadro di riferimento stabili per sviluppare le infrastrutture strategiche fondamentali per il Paese.

Esso va pertanto non solo confermato ma anche ampliato per gestire anche la conservazione delle infrastrutture.

Le **attuali risorse vincolate** meritano inoltre una conferma e vanno completate con una ragionevole combinazione di **mezzi supplementari** a carico degli utenti e dei contribuenti.