

# **AlpTransit 2016: verso nuovi equilibri territoriali**

Bellinzona, venerdì 20 ottobre 2006  
Aula del Gran Consiglio  
Palazzo delle Orsoline

Con il patrocinio del Consiglio di Stato della Repubblica del Cantone Ticino  
e del Consolato Generale d'Italia a Lugano.

### **Comitato di Coscienza Svizzera:**

Fausto Bottoli  
Luigi Corfù (vice presidente)  
Achille Crivelli  
Fabrizio Fazioli (presidente)  
Antonio Gili  
Guido Locarnini  
Alessio Petralli  
Remigio Ratti  
Elena Salvioni

### **Informazioni:**

[www.coscienza Svizzera.ch](http://www.coscienza Svizzera.ch)

### **Con il sostegno di:**



## Il San Gottardo: l'attraversamento più rapido delle Alpi



(Fonte: AlpTransit San Gottardo SA, 2004)



# Indice

<b>Motivazione del Convegno</b>	11
<b>Finalità del Convegno</b>	13
<b>Programma del Convegno</b>	14
<b>Relatori</b>	16
<b>Apertura dei lavori</b>	
Fabrizio Fazioli, Presidente di Coscienza Svizzera	19
Achille Crivelli	21
Brenno Martignoni	23
<b>Retrospettiva</b>	
Ruggero Crivelli	29
<b>Relazione politica introduttiva</b>	
Consigliere di Stato Marco Borradori	33
<b>PRIMA PARTE: La dimensione internazionale</b>	
<b>Conseguenze dell'AlpTransit sulle relazioni tra Zurigo e Milano</b>	
Angelo Rossi	47
<b>Le domande ai relatori</b>	
Elmar Ledergerber	53
Raffaele Cattaneo	59
Roberto Ronza	67
Paolo Ravaoli	71
Gianfredo Comazzi	77
Piero Bassetti	81

## SECONDA PARTE: **Quale futuro per il Ticino?**

### **Gli aspetti pianificatori**

Josep Acebillo 89

### **Tavola rotonda**

Franco Ambrosetti 99

Giorgio Giudici 105

Fabio Pedrina 109

Jean Francois Dominé 125

Stefano Wagner 129

**Conclusioni del moderatore** 135

### **Annesso**

#### **Gli impatti sociali e territoriali di un traforo alpino: il Gottardo del Novecento**

Ruggero Crivelli 145

1. Le trame di fondo della circolazione alpina 145

2. La ferrovia del Gottardo, veicolo di modernità 147

3. La scelta del Gottardo 149

4. La costruzione e i suoi impatti 150

5. Le conseguenze sul territorio locale 154

a) *Storie d'acqua* 154

b) *La fine del sacro* 155

c) *La scomparsa del rilievo* 156

6. Conclusioni 158

a) *La ferrovia, simbolo di modernità* 160

b) *Dall'“omogeneità” al “mosaico” sociale* 161

c) *La struttura territoriale* 163

d) *Il 2016* 164

7. Riferimenti bibliografici 168

## **Tabelle e figure**

Tabella 1: Costo della vita sui cantieri del Gottardo del XIX secolo	151
Tabella 2: Lunghezza delle tratte ferroviarie tra le stazioni leventinesi	157
Tabella 3: Detenuti e detenzioni nel Cantone	159
Tabella 4: Origine della popolazione in Ticino	161
Tabella 5: Lingua materna in Ticino	162
Figura 1: Permessi di residenza per stranieri, 1872-1883	166
Figura 2: Ripartizione della popolazione, 1850-2000	167
Figura 3: Popolazione residente in Ticino, 1850-1890	167

## **Appendice**

Coscienza Svizzera	173
Quaderni e pubblicazioni	175

<b>Impressum</b>	180
------------------	-----

Causa un disguido tecnico, parte degli interventi sono stati ricostruiti a posteriori dai relatori.



# Motivazione del Convegno

Una grande infrastruttura sempre trae seco grosse ed in parte imprevedibili modificazioni a livello territoriale, politico e culturale.

Così è stato

nel 1882, con l'inaugurazione della Ferrovia del Gottardo

nel 1986, con l'inaugurazione della N2

La messa in esercizio della galleria del San Gottardo e di quella del Monte Ceneri a loro volta non potranno non avere un'analogha importanza.

Vale in merito il seguente scadenario indicativo:

- estate 2006: seconda fase del progetto di nuovo Piano direttore del Canton Ticino (presentazione in Consiglio di Stato)
- fine 2007: opzione per la definizione del tracciato di AlpTransit a sud di Lugano
- 2007/08: decisioni federali sulla completazione della linea ferroviaria (per il Ticino: circonvallazione di Bellinzona / tracciato a sud di Lugano), in rapporto alla vigente Convenzione con l'Italia e al fondo per il finanziamento delle grandi infrastrutture ferroviarie
- 2010/11: messa in esercizio della Mendrisio – Malpensa
- fine 2016/2018: messa in esercizio delle gallerie del S. Gottardo e del Monte Ceneri

Nel contesto del Cantone Ticino questo Convegno può anche essere considerato quale naturale sviluppo di quello sulle aggregazioni comunali organizzato nel 2005 da Coscienza Svizzera. Infatti AlpTransit, uno degli assi portanti della revisione del Piano direttore cantonale, interagirà anche con la nuova organizzazione politico-territoriale generata dalle aggregazioni.

Facciamo in questo contesto riferimento all'intervento di Pietro Martinelli (Atti del Convegno sulle aggregazioni, 2005, pag. 43):

*“La mancata aggregazione degli agglomerati del Sopraceneri arrischia di dividere il Ticino in due e di far fallire il modello della quinta metropoli svizzera, intesa e auspicata dalla Confederazione come rete dei quattro centri urbani. Quando nel 2016 sarà pronta la ferrovia di base del Ceneri, che potrà rappresentare un elemento di fusione del Sopra e del Sottoceneri eccezionale, potremmo trovarci di fronte a un Ticino spezzato e disorganizzato.... Un eventuale fallimento del modello penalizzerebbe anche la stessa Lugano e la possibilità di sviluppo endogeno delle valli”, e alla conseguente valutazione di Luigi Pedrazzini, direttore del Dipartimento delle Istituzioni (idem, pag. 69): “Arriverà a un certo momento il collegamento ferroviario veloce e quale Ticino vogliamo che si presenti a questo appuntamento? E con che capacità decisionali? Certo è che il Ticino attuale difficilmente è in grado di confrontarsi con questo appuntamento con la storia, poiché presenta una realtà di poteri locali ancora oggi molto frazionata...”*

# Finalità del Convegno

A lungo termine e progettualmente:

1. Come potrà mutare il vicendevole rapporto tra l'area metropolitana di Milano e l'agglomerato urbano di Zurigo rispettivamente il Cantone Ticino?

Quali il ruolo e le opportunità per il polo di Novara?

2. Quali saranno le conseguenze per il Ticino della messa in esercizio di questa opera ciclopica?

(galleria del Gottardo 57 km, galleria del Ceneri 15 km)

In particolare

quali saranno le opportunità (da promuovere, cogliere e valorizzare) ed i rischi (da minimizzare)

- per i poli urbani situati lungo tale linea, il rapporto tra Sopra e Sottoceneri e la Valle Leventina?
- per l'economia e le abitudini di vita?
- per i rapporti con le aree urbane di Milano e di Zurigo e per la collaborazione transfrontaliera?

Inoltre a breve termine il Convegno è idoneo a promuovere le decisioni sui progetti per completare AlpTransit (aggiramento di Bellinzona / continuazione della linea a sud di Lugano).

# Programma del Convegno

- Ore 09.00 Apertura dei lavori e saluto  
**Fabrizio Fazioli**, Presidente di Coscienza Svizzera  
**Achille Crivelli**, delegato al progetto  
**Brenno Martignoni**, Sindaco di Bellinzona
- Moderatore del Convegno  
**Remigio Ratti**, Professore
- Ore 09.20 Retrospectiva  
Gli impatti sociali e territoriali di un traforo alpino:  
il Gottardo del Novecento  
**Ruggero Crivelli**, Geografo, Università di Ginevra
- Ore 09.30 Relazione politica introduttiva  
**Marco Borradori**, Consigliere di Stato e direttore  
del Dipartimento del territorio del Cantone Ticino
- Ore 10.00 PRIMA PARTE: **La dimensione internazionale**
- **Elmar Ledergerber**, Sindaco di Zurigo
  - **Raffaele Cattaneo**, Assessore alle infrastrutture e mobilità della Regione Lombardia
  - **Roberto Ronza**, Delegato del Presidente della Regione Lombardia per lo sviluppo ed il consolidamento delle relazioni internazionali
  - **Paolo Ravaioli**, Presidente della Regio insubrica e della Provincia del Verbano-Cusio-Ossola
  - **Cristina D'Ercole**, Vice segretario della Camera di commercio di Novara
  - **Piero Bassetti**, Direttore di Globus et locus e già Presidente della Regione Lombardia

Ore 11.40    **SECONDA PARTE: Quale futuro per il Ticino?**

Gli aspetti pianificatori

**Josep Acebillo**, Direttore dell'Accademia di architettura di Mendrisio

**Tavola rotonda**

Interloquendo dialetticamente con le argomentazioni presentate dai precedenti oratori:

- **Franco Ambrosetti**, Presidente della Camera di commercio del Canton Ticino
- **Giorgio Giudici**, Sindaco di Lugano
- **Fabio Pedrina**, Consigliere nazionale e Presidente dell'Associazione Iniziativa delle Alpi
- **Jean François Dominé**, Sindaco di Biasca
- **Stefano Wagner**, Presidente della Società Svizzera di studio per l'organizzazione del territorio e di politica regionale

Ore 13.15    Conclusioni del moderatore

Ore 13.45    Rinfresco a base di specialità locali

## Relatori

<b>Josep Acebillo</b>	Direttore dell'Accademia di architettura di Mendrisio (Università della Svizzera italiana). Commissioner for Infrastructures and Urbanism, Barcellona
<b>Franco Ambrosetti</b>	Industriale. Presidente della Camera di Commercio, dell'industria e dell'artigianato del Cantone Ticino
<b>Piero Bassetti</b>	Direttore di Globus et locus e già Presidente della Regione Lombardia
<b>Marco Borradori</b>	Avvocato. Consigliere di Stato e Direttore del Dipartimento del territorio
<b>Raffaele Cattaneo</b>	Assessore alle infrastrutture e mobilità della Regione Lombardia
<b>Gianfredo Comazzi</b>	Ingegnere. Presidente della Camera di commercio di Novara
<b>Ruggero Crivelli</b>	Geografo. Maître d'enseignements et de recherches all'Università di Ginevra
<b>Jean François Dominé</b>	Avvocato. Sindaco di Biasca e deputato al Gran Consiglio
<b>Fabrizio Fazioli</b>	Economista. Presidente di Coscienza Svizzera Giornalista presso la TSI
<b>Giorgio Giudici</b>	Architetto. Sindaco di Lugano
<b>Elmar Ledergerber</b>	Economista e lic. phil. hist. Sindaco di Zurigo e già Consigliere nazionale

- Brenno Martignoni** Avvocato. Sindaco di Bellinzona
- Fabio Pedrina** Economista e pianificatore.  
Consigliere nazionale.  
Presidente dell'Associazione Iniziativa delle Alpi
- Paolo Ravaioli** Presidente della Regio insubrica e Presidente della Provincia del Verbano-Cusio-Ossola
- Roberto Ronza** Delegato del Presidente della Regione Lombardia
- Stefano Wagner** Ingegnere agronomo. Pianificatore.  
Presidente della Società svizzera di organizzazione del territorio e di politica regionale

**Moderatore:**

- Remigio Ratti** Direttore regionale della RTSI,  
Professore titolare di economia regionale e di economia dei trasporti all'Università di Friburgo e di economia e istituzioni all'USI

**Hanno contribuito alla preparazione del Convegno:**

- Achille Crivelli** Avvocato. Membro del Comitato di Coscienza Svizzera, quale delegato al progetto
- Angelo Rossi** Professore e dottore in economia
- Elena Salvioni** Responsabile della segreteria del Convegno e membro del Comitato di Coscienza Svizzera



# Apertura dei lavori



**Fabrizio Fazioli**  
Presidente di Coscienza Svizzera

Graditi ospiti, gentili signore egregi signori, è un caloroso saluto che vi porgiamo in questa sala gremita, ciò che ci fa ovviamente piacere e onore, e dunque ve ne siamo riconoscenti.

Un anno fa eravamo qui riuniti in questo stesso luogo per parlare di aggregazioni e di fusioni comunali, tema apparentemente di taglio locale. In realtà le due questioni non sono disgiunte, perché un assetto territoriale e istituzionale più moderno e funzionale sarà certamente meglio predisposto per accogliere il nuovo tracciato ferroviario, fermamente voluto dal Ticino, ma che nasconde ancora non poche insidie.

Coscienza Svizzera, lo ricordo, è un gruppo di riflessione, di studio e d'informazione, che non rivendica ovviamente l'esclusiva d'avere una coscienza, ma che ha l'ambizione perlomeno d'affrontare temi d'attualità sui grossi cambiamenti in corso nella società svizzera. Anzi, ha persino la pretesa di voler anticipare questi dibattiti, al di sopra degli orizzonti e degli interessi particolari o immediati della politica.

La coscienza in questo caso è tutta rivolta a una questione che oltrepassa per definizione i confini regionali e nazionali ed è la coscienza di attraversare un momento cruciale (pur ancora d'attesa e a metà del cammino) verso l'inaugurazione di un nuovo traforo sotto le Alpi che qui oggi abbiamo fissato attorno al 2016. Di per sé

l'impresa ingegneristica è senz'altro colossale ed è per noi motivo d'orgoglio, ma ci impone anche di riflettere per tempo sulle sue conseguenze territoriali, economiche, politiche e viarie.

È un'opportunità che ci si chiede di cogliere, ma anche una responsabilità che ci si chiede di assumere, quale terra di transito, che non vuole però ridursi solo a questo, ossia a ruolo di semplice corridoio di passaggio. È un'opportunità che si chiede anche all'Italia di cogliere perché il tracciato AlpTransit non è svizzero ma è da considerarsi europeo a pieno titolo e come tale è stato offerto all'Europa (o per meglio dire, siamo stati fortemente indotti a farlo) per consentire al traffico merci internazionale di trovare altri sbocchi. La Svizzera ha fatto forse l'errore di considerare AlpTransit sin dall'inizio un tracciato tutto suo, interamente finanziato dalla Svizzera, probabilmente per non essere condizionata nella sua posizione d'indipendenza verso l'Unione Europea. Ma di fatto non può essere più così per la stessa debordanza fisica e viaria del progetto.

Ma non vogliamo anticipare i temi del dibattito, voglio semplicemente ancora ringraziare l'avv. Achille Crivelli che ha voluto con molta convinzione questo convegno, che lo ha organizzato insieme ad Elena Salvioni, il prof. Angelo Rossi che ci ha fornito il sostegno scientifico, il prof. Remigio Ratti che modererà gli interventi e ovviamente tutti gli oratori e il pubblico che vorrà assistere a questa giornata. Prima del saluto del sindaco di Bellinzona dò dunque la parola all'ideatore del convegno, Achille Crivelli, per alcune informazioni preliminari.



**Achille Crivelli**  
Delegato al progetto

Dò un cordiale benvenuto ai relatori e comunico che l'intervista al sindaco di Zurigo, impossibilitato a partecipare oggi, è stata realizzata nel suo ufficio e verrà presentata in versione audiovisiva. Pure impossibilitato a partecipare è il Presidente della Camera di commercio di Novara, Gianfredo Comazzi, qui rappresentato da Cristina D'Ercole, vicesegretario generale della Camera.

Tra i numerosi presenti un saluto particolare va al signor Console generale d'Italia a Lugano Ministro Alessandro Pietromarchi, a David Vogelsanger, Console generale di Svizzera a Milano, alla dottoressa Daniela Zoccolotti del Consolato d'Italia a Zurigo, ai numerosi sindaci e granconsiglieri, tra i quali la vicepresidente on. Monica Duca Widmer, la presenza dei quali era da noi particolarmente ambita e a Renzo Respini, membro del Consiglio di amministrazione di AlpTransit.

Tra gli scusati cito i signori Ambasciatori di Svizzera a Roma Bruno Spinner, d'Italia a Berna Pier Benedetto Francese, il Console generale di Svizzera a Genova Giancarlo Fenini, Ettore Albertoni, Presidente del Consiglio regionale della Lombardia, il sindaco di Milano Letizia Moratti, Giorgio de Wolf, assessore e vicepresidente della Provincia di Varese, Rita Fuhrer, Consigliere di Stato del Canton Zurigo e Presidente del Comitato del Gottardo, i Consiglieri di Stato Luigi

Pedrazzini, Presidente del Governo, e Marina Masoni, i deputati ticinesi alle Camere federali Fabio Abate, Dick Marti, Fulvio Pelli, Laura Sadis, Chiara Simoneschi Cortesi e Massimo Ferrario, direttore di RAI 2 e socio onorario della Regio insubrica.



**Brenno Martignoni**  
Sindaco di Bellinzona

## **Gli albori**

La storia delle terre che oggi costituiscono il Cantone Ticino, partendo da tempi immemorabili, può essere scandita attraverso l'evoluzione della mobilità.

La gente da sempre ha bisogno di spostarsi per procurarsi quanto non ha: la terra, l'acqua e i beni primari.

Nell'antichità le nostre terre erano abitate da chi veniva e ritornava verso sud. Le Alpi erano ancora un passaggio occasionale, non sistematico e organizzato. I rischi e i pericoli nel valicarle erano grandi.

In epoca romana, la strategia militare dettava i percorsi e i passaggi delle Alpi: l'ubicazione del nemico o la vicinanza di truppe nemiche. Ma anche in questo periodo le vie non sono fisse e costruite in modo completo.

È solo verso l'anno 1000 che la regione del S. Gottardo esce dalla penombra geopolitica in cui si era collocata durante l'epoca celtica e l'epoca romana: l'insieme di sentieri e di passaggi da paese a paese lascia il posto a una vera e propria idea di via, di luogo di transito. È del 1170 la chiesetta fatta costruire dall'arcivescovo di Milano Galdino sul passo del S. Gottardo e dedicata a questo santo, che veniva invocato dai mercanti costretti a lunghi, difficili e pericolosi viaggi.

Ecco: da quest'epoca le Alpi non sono più un ostacolo insormontabile, bensì un luogo di transito finalizzato ai contatti tra il sud e il nord. Le Alpi sono un anello di congiunzione organizzato e sistematico, pur con tutte le difficoltà che l'uomo ha sempre riscontrato in ogni epoca nel valico delle montagne.

La storia delle terre ticinesi cambia e, attorno ai traffici commerciali, nascono nuove attività, nuovi mestieri, nuove opportunità e nuove vocazioni. Anche con una mobilità riservata a poche persone le cose si muovono: si sviluppa il servizio postale (altro sinonimo di avvicinamento, di possibilità di commerciare, di organizzare scambi, ecc.).

Celebri sono le stampe e i quadri che raffigurano questi primordi del traffico commerciale: dai muli alle famose diligenze: immagini talmente efficaci da colpire l'estro di artisti, scrittori, giornalisti dell'epoca.

Cito il San Gottardo perché è la via primaria e per esemplificazione. Senza, tuttavia, dimenticare che altri valichi svolsero un ruolo importante per il Ticino: S. Bernardino, Lucomagno, Novena, S. Jorio.

## La ferrovia

Parallelamente alle diligenze nascono i primi tratti ferroviari di pianura sia a sud sia a nord delle Alpi.

**Ma è con l'apertura al traffico della galleria ferroviaria del San Gottardo il 1° gennaio 1882 che inizia una nuova epoca per la storia ticinese, nel frattempo diventato Cantone a pieno titolo.**

Il territorio marca un nuovo sviluppo: sul fondovalle (che complessivamente da Airolo a Chiasso rappresenta circa il 15% dell'intera superficie cantonale) si snodano la ferrovia e le strade di collegamento. Si ragiona in termini di valle, di regione, e non più solo in quelli del singolo comune (o del circolo).

Le attività economiche si insediano praticamente tutte in questa piccola porzione di territorio. Conseguentemente anche gli insediamenti abitativi si concentrano dove ci sono i posti di lavoro.

A lato di attività industriali private, si insediano in Ticino le regie federali (PTT e FFS) con le loro strutture, nonché servizi federali (la difesa, in primis, con caserme, scuole militari, arsenali e fortificazio-

ni): la loro presenza ha certamente cambiato la storia e la vocazione per intere regioni (il bellinzonese, in particolare).

Forte sviluppo ha pure l'attività amministrativa con Bellinzona capitale e con l'amministrazione cantonale che finalmente, trova una sua sede stabile.

Il turismo assume un ruolo importante, specie nelle regioni dei laghi: settore questo che rimane basilare con ricadute trasversali su tutta l'economia ticinese.

## **L'autostrada**

L'autostrada negli anni '60 – e siamo già nel 20esimo secolo – imprime un'accelerazione a questa tendenza.

Attorno a questo moderno asse di collegamento stradale il nord e il sud dell'Europa sono raggiungibili in poche ore.

Siamo in un periodo di forte crescita economica: il Ticino acquisisce una sua rafforzata identità e i comuni si estendono rapidamente (pure disordinatamente a causa delle carenti basi giuridiche pianificatorie).

I confini fisici fra Comuni scompaiono e si formano i grossi agglomerati oggi visibili sul territorio: agglomerati che costituiscono la struttura portante dell'intero Cantone.

Si arriva così alla visione attuale del Ticino: un'area geografica con molti punti di unione ma una concentrazione economica nella regione di Lugano, città che beneficia di una serie di circostanze favorevoli che costituiscono una solida base anche per il futuro.

## **L'era AlpTransit**

Ma la mobilità è al collasso: le autostrade, le strade cantonali, le arterie di accesso alle aree urbane sono viepiù congestionate dal traffico privato. Nasce un'esigenza di nuovi modi di spostarsi: per il traffico pesante e per i passeggeri sulle tratte medie e lunghe la risposta è l'imponente opera di AlpTransit. Milano e Zurigo, di colpo, saranno molto vicine.

Zurigo, intesa come un'area che va da Basilea a San Gallo: Milano è tutta la Lombardia e la Regio Insubrica (con l'appendice svizzera del Ticino).

Analogamente a quanto esposto nei precedenti capoversi, questo nuovo concetto rivoluzionario di mobilità è un'indubbia opportunità per il Ticino.

Ma il nostro Cantone dovrà avere le indispensabili finestre. Fra le due citate metropoli, occorrerà creare delle stazioni (oggi 2: Lugano e Bellinzona, domani una sola).

Le stazioni ticinesi di AlpTransit dovranno poi rappresentare il perno attorno a cui ruoterà tutto il sistema di collegamento interno di questo Ticino policentrico. Una rete moderna e efficace per concretizzare il **concetto del Ticino, città-regione**.

Una prospettiva da consolidare in tempi brevi e senza campanilismi di sorta:

- in tempi brevi. Vale a dire: prima che la rete di collegamento interna ticinese sarà completata;
- senza inutili diatribe tra sopra e sottoceneri, perché ciò ostacolerebbe la realizzazione del progetto e, conseguentemente, la proponibilità di tappe intermedie fra Zurigo e Milano.

La mobilità pubblica interna al Cantone dovrà permettere una crescita economica più equilibrata di tutto il territorio.

Il fatto che Bellinzona e Lugano saranno a pochi minuti di treno unirà anche aree industriali e commerciali oggi apparentemente lontane. Tutto ciò costituirà premessa importante di sviluppo: ad esempio, della zona nord di Bellinzona, oggi discosta rispetto ai flussi di traffico, e l'area del Piano Scairolo.

L'accelerazione della mobilità fra le città garantita tramite AlpTransit dovrà essere completata con un **nuovo concetto di trasporto pubblico all'interno degli agglomerati**. Non è sostenibile che ci si sposti da Lugano a Bellinzona in poco più di 10 minuti e poi ce ne vogliano 20 da Bellinzona a Camorino.

Ma, la mappa su "come muoversi" in futuro nei centri deve già essere pensata e tracciata oggi!

Purtroppo, per contro, ci si appresta a mettere in moto piani regionali dei trasporti (penso a quello del Bellinzonese) basati su premesse e concetti vecchi di decenni! Destinati a non raggiungere lo scopo perché i parametri sono radicalmente mutati.

Nessuna coerenza con gli sforzi intrapresi per i collegamenti di media e lunga distanza.

Uno scollamento di modalità strategiche preoccupante che si accentuerà con il costante aumento del traffico.

## Conclusioni

**AlpTransit deve essere vissuta e accolta quale autentica opportunità:** nuovi traffici e nuove attività economiche come porta d'accesso internazionale a tutta la Regio Insubrica: per Como e Varese il Ticino può essere vicino e accessibile, almeno quanto Milano.

Ma quest'opportunità sarà forte se la mobilità pubblica, moderna ed attrattiva, saprà decongestionare il traffico privato attorno agli agglomerati.

Con questa premessa, il Ticino beneficerà di ricadute positive importanti della nuova trasversale ferroviaria alpina.

Tutte le condizioni di base si stanno avverando: ora, a noi operare in un'ottica di unica grande città destinando la competizione regionale alla crescita complessiva.

Dobbiamo essere noi, i primi, a promuovere nuovi orizzonti:

- un Ticino in rete tra il Nord e il Sud dell'Europa
- un'apertura su realtà economiche più ampie
- un rafforzamento delle città che devono fungere da motore della regione
- un miglioramento della qualità di vita
- una mobilità pubblica confacente alle moderne esigenze.

Questi obiettivi dovranno guidare l'azione politica per consolidare il concetto di Ticino, unito e compatto con visioni comuni, dove ogni iniziativa costituisce valore aggiunto per tutti.



# Retrospettiva



**Ruggero Crivelli**  
Geografo all'Università di Ginevra

## **Gli impatti sociali e territoriali di un traforo alpino: il Gottardo dell'Ottocento<sup>1</sup>**

### **Mobilità e transiti alpini**

Può sembrare strano, in un convegno consacrato ad un traforo del futuro, chinarsi su quello di un passato che risale a più di un secolo fa. In realtà, uno sguardo retrospettivo permette di far risaltare, attraverso il contrasto con la situazione attuale, alcune problematiche odierne.

Se osservassimo oggi una carta delle Alpi, vedremmo apparire due grandi categorie di vie di comunicazione, ferroviarie o stradali che siano: alcuni assi – soprattutto quelli Nord-Sud, - sono più marcati e distinti, mentre altri irrorano capillarmente le vallate dell'arco alpino. Due categorie, dunque, che rimandano a due grandi funzioni del sistema di trasporti nelle Alpi: assi di superamento e assi di servizio. L'asse di superamento serve principalmente a collegare le pianure e le loro città situate all'esterno delle montagne, mentre che l'asse di servizio ha come funzione principale quella di permettere la mobilità di persone e di cose all'interno delle Alpi.

---

<sup>1</sup> Commento allo studio pubblicato quale annesso a questo Quaderno, p. 145

## **La trasversale dell'Ottocento**

Possiamo distinguere almeno quattro caratteri importanti nella trasversale ferroviaria del XIXo secolo. Il primo è quello di una rottura rispetto al contesto socio-economico del Ticino dell'epoca: una società ancora largamente rurale, anche se già in pieno cambiamento e profondamente scossa dall'emigrazione. Da un punto di vista dei transiti, la ferrovia è tuttavia un fatto completamente nuovo. Non si tratta di una strada già esistente che subirebbe un qualsiasi miglioramento, ma di una strada diversa: tutta di ferro, su un tracciato proprio e con rigide caratteristiche tecniche che modificano notevolmente la topografia. Il secondo carattere risulta dalla scelta internazionale del finanziamento e dall'appoggio politico conseguente, dove le giovani Italia e Germania hanno un ruolo importante, come pure il finanziamento privato. Il terzo carattere, che potremmo definire di modernità industriale, si rivela nell'importante impiego di manodopera immigrata, nelle trasformazioni ambientali, nei rapporti di lavoro, spesso conflittuali dovuti al tipico sfruttamento operaio dell'Ottocento. Il quarto carattere lo si può leggere nel periodo che segue la messa in funzione della linea. A poco a poco il territorio cantonale si coagula attorno a questo asse favorendo principalmente le località urbane ad esso collegate. Il conseguente sviluppo industriale, pur con tutti i suoi aspetti provinciali, è sicuramente facilitato dalla presenza ferroviaria, tuttavia, quest'ultima, come si suol dire, è un fattore necessario, ma non determinante: la vicinanza della frontiera e lo sviluppo idroelettrico sono tra i parametri che, congiuntamente alla strada ferrata, permettono di spiegare la trasformazione economica del Ticino. Tutti questi cambiamenti influenzano inevitabilmente la composizione e la natura della popolazione: sempre più urbana, sempre più diversificata, la popolazione ticinese presenta oggi, con le dovute proporzioni, le caratteristiche del mosaico metropolitano.

## **Paragoni: dalla ferrovia alla ferrovia**

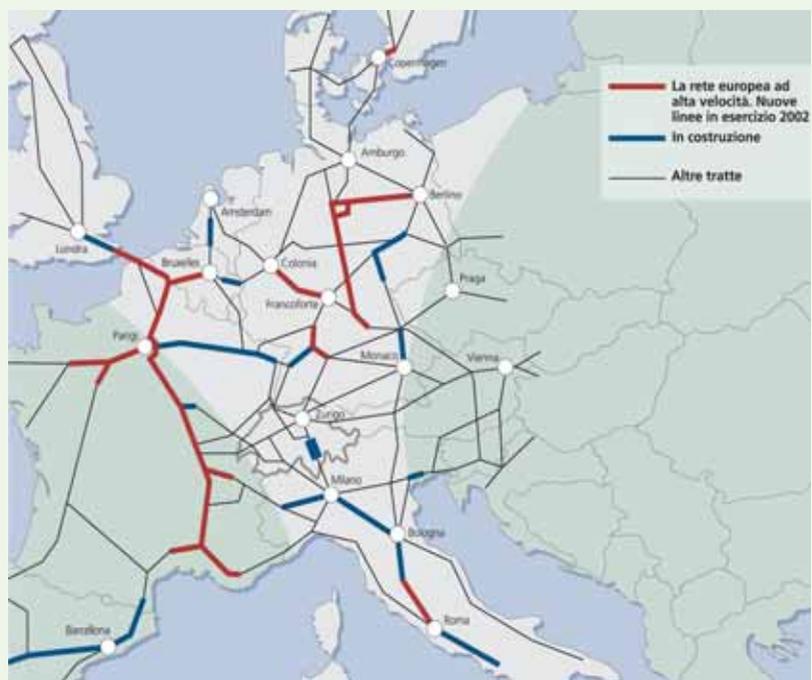
La ferrovia dell'Ottocento e quella del Duemila presentano una differenza fondamentale: la vecchia ferrovia crea un asse nuovo, un asse attorno al quale vengono ad agglomerarsi attività e popolazione. La ferrovia del Duemila è un elemento di mobilità che viene ad inserirsi in un contesto dove esistono altri elementi – di mobilità e non – con i quali entra in sinergia. La nuova ferrovia si inserisce in un

territorio urbano fatto di densità, di dispersione e in un contesto socio-politico a forte sensibilità ambientale.

**Conclusione: per chi fischia il treno?**

Indipendentemente dall'effetto integrativo o esclusivo, una strada ferrata ha sempre un impatto sui territori da essa attraversati. Quella odierna non sfugge a questa problematica. La domanda di fondo – e che viene posta da questo Convegno – è: *a chi serve AlpTransit? O in termini più precisi: quali sono i territori, sia istituzionali che relazionali, influenzati da questo nuovo asse contemporaneo? AlpTransit ha decisamente una funzione di superamento: come trasformare, di volta in volta, di luogo in luogo, questa funzione in opportunità utili all'organizzazione e al funzionamento dei territori locali?*

## La nuova rete ferroviaria europea



DIA 1

## Relazione politica introduttiva



**Marco Borradori**  
Consigliere di Stato

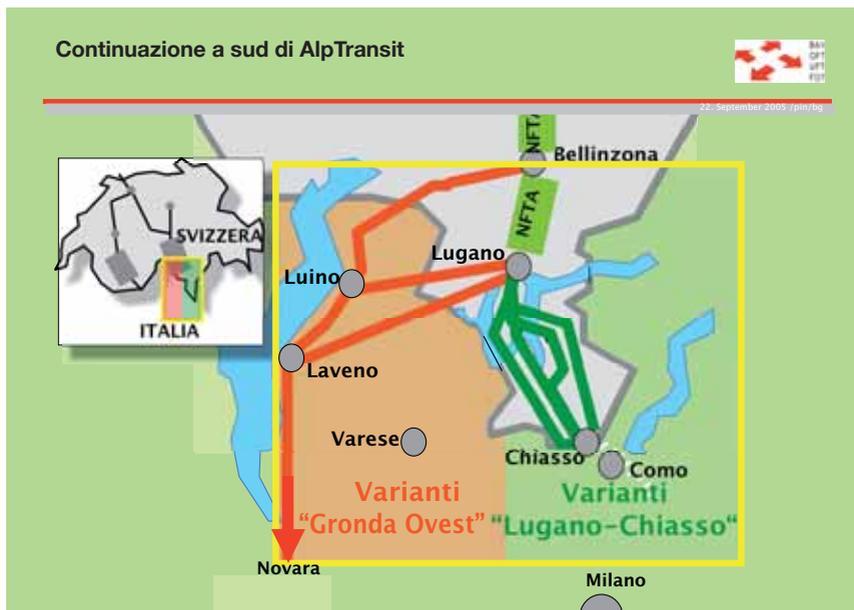
Questo Convegno giunge al momento giusto: fra poco più di un anno sarà aperta al traffico commerciale la galleria di base del Lötschberg, al San Gottardo si procede ormai speditamente, e sono partiti i lavori preliminari per la galleria di base del Monte Ceneri.

*Guardate la **DIA 1**. Si intravede la sottile trama di un albero che percorre l'Europa, da sud a nord. Le radici, le fronde e il tronco.*

Le Nuove trasversali ferroviarie alpine non sono dunque un miraggio: stanno diventando una realtà concreta e - nonostante le discussioni suscitate ancora l'altro ieri dal loro finanziamento - sono certo che questo grande progetto andrà a buon fine, anche perché ha saputo tenere conto delle esigenze regionali e adeguarsi alle indicazioni più recenti in materia di sicurezza. Sono state, anzi, proprio queste ragioni (con gli imprevisti della geologia) a determinare il 90% dei costi supplementari. Per quanto ci riguarda, non dimentichiamo che il Cantone Ticino ha beneficiato di un miglioramento nel progetto del tunnel di base del Monte Ceneri. Rinnovo quindi la fiducia del nostro Governo alla delegazione parlamentare di sorveglianza di AlpTransit e al consigliere nazionale ticinese Fabio Abate, che ci rappresenta nella Delegazione.

Naturalmente, il cammino non è concluso – dovremo attendere ancora un paio di lustri – ma possiamo fin da oggi contare su queste opere per definire gli scenari futuri e sviluppare un indotto proficuo, sia per il Ticino, sia per le regioni situate sull'asse della Nuova trasversale ferroviaria alpina, da un lato e dall'altro della frontiera. In particolare - ed è un grande pregio del convegno odierno organizzato da Coscienza Svizzera - dobbiamo mettere a frutto questo tempo per prepararci al cambiamento.

**DIA 2** È un compito ambizioso e un'opportunità stimolante: per il politico, l'ingegnere, l'imprenditore, l'urbanista, le società ferroviarie e il cittadino; è un'esortazione alla riflessione e all'azione, potrei dire alla riflessione attiva, come quella che stiamo facendo qui. L'opera che stiamo costruendo - la galleria ferroviaria più lunga del mondo - è un progetto pionieristico (come lo fu nel 1882 il tunnel ferroviario del S. Gottardo), in grado di produrre un indotto notevole sul piano



DIA 2

tecnico, scientifico ed economico. Il mio ruolo m'impone però anche di guardare oltre il progetto previsto, di guardare verso sud, **per riaffermare con forza che AlpTransit potrà dirsi conclusa solo con il suo completamento: la realizzazione di linee d'accesso efficienti.**

Oggi, è anche l'occasione per tirare un bilancio dei miei dodici anni di lavoro a stretto contatto con il cantiere del secolo, con i suoi costanti progressi, e con qualche imprevisto delicato.

**1.** Poiché il Convegno è dedicato ai nuovi equilibri territoriali, mi pare opportuno e doveroso ricordare che l'azione del Cantone - sin dall'inizio della pianificazione dell'opera da parte della Confederazione e delle FFS nei primi anni '90 - è stata guidata da una **visione e da criteri legati allo sviluppo territoriale.**

Il Consiglio di Stato - sotto l'impulso di Renzo Respini e grazie al lavoro del Gruppo di riflessione presieduto dall'arch. Aurelio Galfetti (presenti in sala, con il moderatore prof. Ratti e l'ing. Pierino Borella, membri del Gruppo) - aveva ideato "Il progetto di grande massa per un'Alp-Transit Ticino".

**DIA 3** Si trattava di una proposta di tracciato fra Biasca e Chiasso, pensata per **integrare l'opera nel**

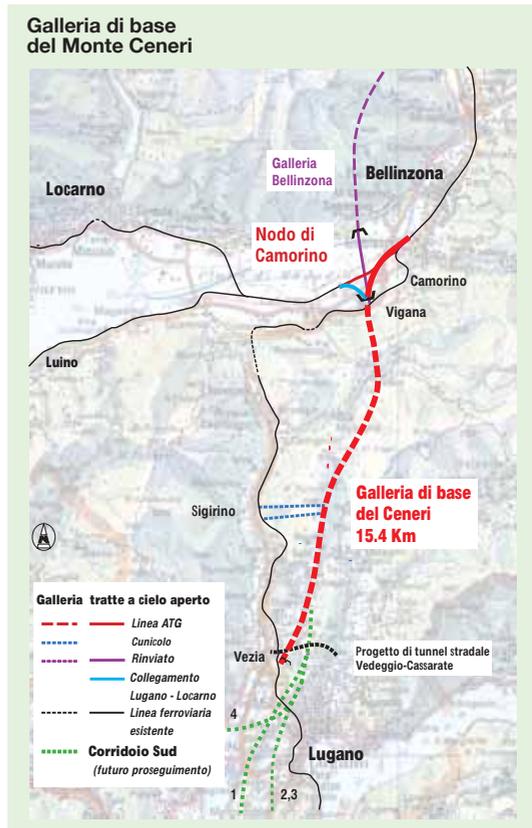


DIA 3

**paesaggio ticinese e creare un punto di riferimento per il futuro sviluppo territoriale e socioeconomico del Cantone.** Sulla base di questo indirizzo progettuale e di una collaborazione costruttiva con l'Autorità federale, le FFS e AlpTransit San Gottardo SA, nel 1996 Consiglio di Stato e FFS sottoscrissero un "Accordo sul tracciato da Biasca a Lugano", che riprendeva in larga parte le proposte ticinesi, poi avallate dal Consiglio federale nel 1999.

Il tracciato è stato valutato a fondo. Nella zona di Pollegio, abbiamo allineato l'autostrada e i tracciati della linea ferroviaria nuova e vecchia; nella zona di Biasca, sono state raggruppate l'autostrada e la nuova linea, lasciando spazio per un eventuale futuro spostamento della stazione. Inoltre, il nuovo attraversamento in galleria della Riviera lancia la prospettiva di un parco fluviale sul fondovalle. Dopo il passaggio a Claro, una galleria si apre sul Piano di Magadino, dove l'attraversamento è stato avvicinato il più possibile all'autostrada.

Il Piano di Magadino è una zona tanto importante, quanto delicata per il Ticino. Qui, stiamo procedendo sulla base di una pianificazione comprensoriale, con al centro il parco fluviale, e lasciando aperta l'opzione per la realiz-



DIA 4

zazione di una futura stazione. Tale scelta è stata dettata, tra l'altro, dal fatto che il Piano è l'unico punto della tratta in territorio ticinese con un potenziale importante di aree insediative limitrofe, dove è proponibile una stazione all'aperto.

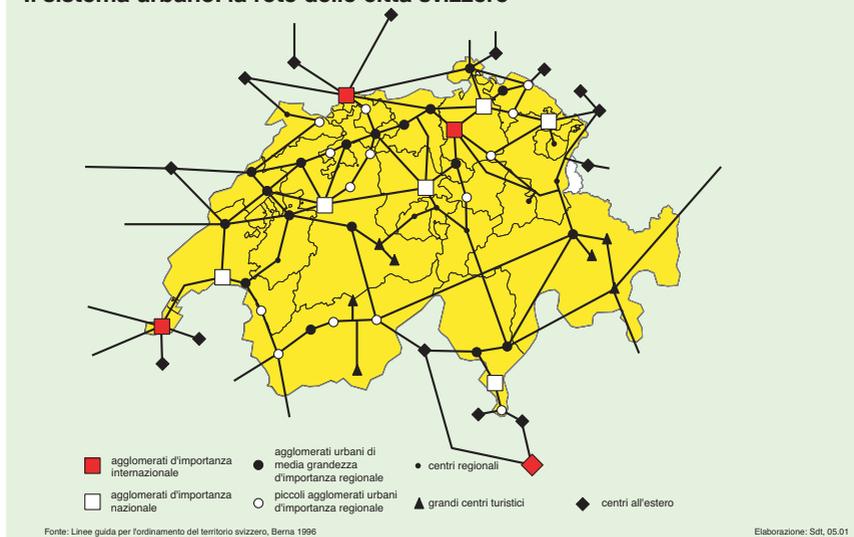
La galleria del Monte Ceneri (**DIA 4**), che inizialmente la Confederazione aveva concepito con l'uscita a Tavernes, è stata prolungata. Giungerà fino a Vezia, alle porte di Lugano, e sarà predisposto l'imbocco per la continuazione a sud verso Chiasso. Ciò permetterà di dirottare il traffico merci fuori dall'agglomerato di Lugano e di portare il traffico viaggiatori rapidamente nell'attuale stazione. La prosecuzione verso sud prevede una galleria sotto il San Salvatore e il Monte San Giorgio, con un successivo aggancio alla piattaforma logistica di Chiasso e alla rete italiana, attraverso il Monte Olimpino.

**2. Questo indirizzo progettuale è stato inserito nel Piano direttore cantonale (PD), con una scheda specifica, e il nostro Governo ha approvato i nuovi obiettivi pianificatori e il modello di futura organizzazione territoriale. Oggi prefiguriamo una Città-Ticino aperta, competitiva e coesa al proprio interno. I trasporti e l'organizzazione territoriale sono due elementi centrali di questa Città. L'obiettivo perseguito è l'inserimento del Ticino nella rete delle città svizzere, lombarde ed europee. (DIA 5)**

Perciò AlpTransit è un progetto strategico, che dev'essere completato fino a Chiasso/Como. Ma **la Città-Ticino ha bisogno di una mobilità efficiente anche al suo interno**. A questo proposito, un altro obiettivo postula la realizzazione di un nuovo sistema ferroviario regionale, con un collegamento verso Varese/Malpensa e una viabilità sicura. **Lo sviluppo delle vie di comunicazione e dei relativi nodi diventa in questa visione il catalizzatore di nuove iniziative economiche e di gestione territoriale.**

**3. Nel 1992, il progetto AlpTransit approvato dal Parlamento federale e accettato in votazione popolare, prevedeva una nuova linea da Arth Goldau a Lugano (DIA 3). Il Parlamento aveva allora rinunciato alla realizzazione di un unico asse completo da frontiera a frontiera, a favore di una strategia a rete, in cui i traffici sono gestiti su due linee e le nuove infrastrutture sono localizzate su due assi: quello del**

## Il sistema urbano: la rete delle città svizzere



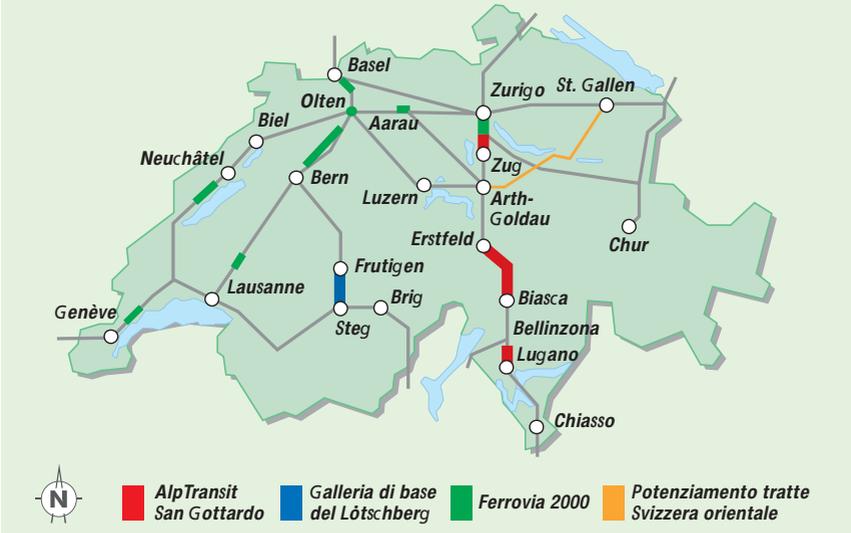
### DIA 5

Lötschberg e quello del San Gottardo. Nel 1998, a seguito dei problemi finanziari della Confederazione, fu deciso un ridimensionamento degli interventi previsti. Le nuove decisioni del Parlamento concentrarono gli sforzi sull'attuazione delle gallerie: del Lötschberg, dello Zimmerberg, del San Gottardo e del Monte Ceneri. In Ticino, tali decisioni sono state accolte con soddisfazione, ma hanno lasciato anche un retrogusto amaro. **(DIA 6)**

Nel 1992 prevalse la soddisfazione, perché finalmente - dopo un ventennio di dispute inconcludenti portate avanti a colpi di perizie e di analisi sull'opportunità di un nuovo traforo e la scelta del suo itinerario - si cominciava a fare sul serio, con il San Gottardo quale elemento centrale del progetto. Un boccone amaro fu però il rinvio del completamento dell'opera a sud di Lugano a non meglio definiti tempi successivi.

Nel 1998, le finanze federali in rosso e i sondaggi geologici sfavorevoli al S. Gottardo, fecero paventare un mutamento di strategia a

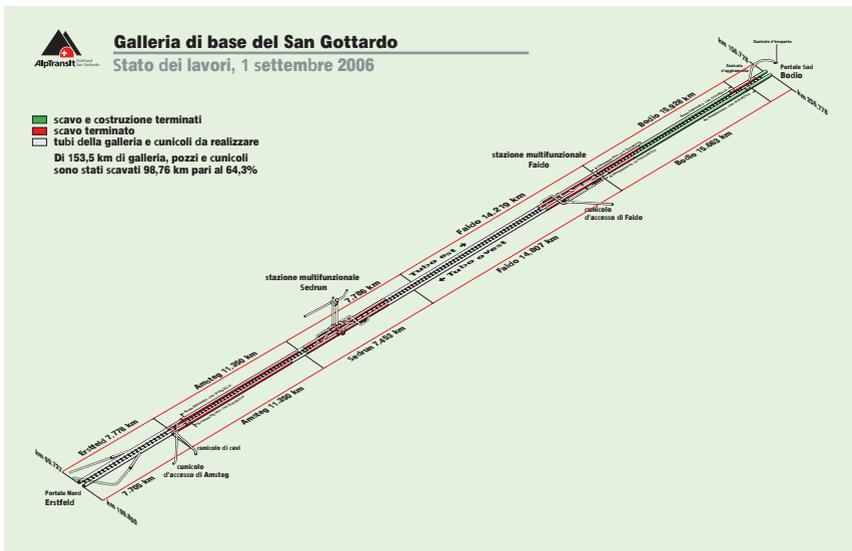
## I grandi progetti ferroviari pianificati e in via di realizzazione



DIA 6

favore della realizzazione del solo Lötschberg. Tirammo il fiato quando - faticosamente e grazie a una vasta mobilitazione dei parlamentari, dei Cantoni gottardisti e della Regione Lombardia - il S. Gottardo rientrò a pieno titolo nel programma delle opere della prima tappa, e quando anche il Ceneri trovò posto tra gli interventi immediatamente seguenti. La linea di accesso tra Biasca e Camorino - con l'attraversamento del Piano di Magadino - è stata però sacrificata. Sebbene il tracciato sia stato inserito nel Piano settoriale AlpTransit, così come voleva il Cantone, il suo finanziamento è rimasto in sospeso.

**4.** Oggi però si lavora. Gli elementi strategici fondamentali del nuovo asse del San Gottardo sono in costruzione (**DIA 7**). La galleria del San Gottardo avanza. È stato scavato quasi il 65% dell'imponente sistema di tunnel, che misura circa 160 km. I cantieri della galleria del Ceneri, a Camorino e Sigirino, sono stati attivati: grazie a queste due opere il Ticino sarà integrato nella rete delle città svizzere ed euro-

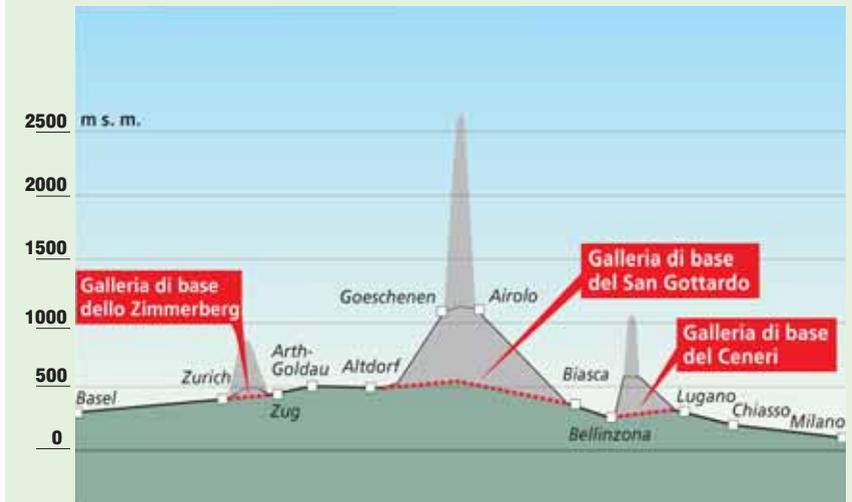


DIA 7

pee. Di conseguenza, i tempi di percorrenza saranno drasticamente ridotti. Tra Bellinzona e Zurigo scenderanno dalle attuali due ore e trenta minuti a un'ora e trenta minuti; da Lugano raggiungeremo Zurigo in un'ora e quaranta minuti invece delle attuali tre ore; e Milano sarà a un'ora da Lugano, grazie ai nuovi treni policorrente che non dovranno più fermarsi al confine.

L'eliminazione delle rampe di montagna farà dell'asse Basilea-Chiasso una linea di pianura e renderà il traffico merci più competitivo, contribuendo a sgravare l'autostrada dai veicoli pesanti (**DIA 8**). Entro il 2020, l'attuale rete ferroviaria si arricchirà dunque di due gallerie molto importanti. Nel 2011 ci auguriamo possa essere attivato anche il nuovo collegamento verso Varese, Gallarate e Malpensa, il cui finanziamento - per la parte svizzera - è stato deciso durante la scorsa sessione parlamentare. Per noi, si tratta di un ulteriore passo avanti di grande significato. Sono informato che i lavori per il progetto definitivo avanzano come da programma e un

## AlpTransit attraverso il San Gottardo: La ferrovia di pianura



DIA 8

accordo specifico tra Svizzera e Italia è in via di sottoscrizione. Nel 2020, linea nuova e linea esistente dovranno lavorare in sinergia: nel frattempo, **tutto l'impianto ferroviario ticinese sarà stato dotato di protezioni foniche**; interventi di cui beneficerà anche la linea di Luino.

Per le altre opere necessarie al completamento della nuova linea, occorreranno tempi più lunghi e decisioni che si prospettano impegnative. Sono, tuttavia, fiducioso nel fatto che abbiamo fin d'ora compiuto i passi decisivi per assicurarci un seguito. Sul prossimo futuro dobbiamo lavorare insieme: con la Confederazione, con i Cantoni, con la Regione Lombardia e con le ferrovie italiane e svizzere. Il tracciato tra Lugano e Chiasso è la linea principale che accoglie tutto il traffico viaggiatori sulle lunghe percorrenze diretto a Milano, oltre a gran parte del traffico regionale e ai 2/3 del traffico merci. Desidero ribadire la **priorità cantonale, che postula la realizzazione del tracciato già approvato della circonvallazione di**

**Bellinzona e il completamento della linea principale attraverso Lugano e Chiasso, che va poi a confluire nel progettato quadruplicamento della linea Como-Seregno.** Questo è il significativo indirizzo operativo assunto da parte italiana per coordinarsi con AlpTransit. È inoltre in fase di esame il rafforzamento della linea merci di carattere complementare verso Luino/Gallarate/Novara, che raccoglie un terzo del traffico merci del San Gottardo.

Da parte mia, auspico che la Regione Lombardia - con la quale già lavoriamo costantemente per il collegamento verso Varese/Malpensa e per lo sviluppo del sistema ferroviario regionale transfrontaliero - s'impegni a sostenere un tempestivo, organico ed efficace progredire del sistema ferroviario elvetico e italiano. Ne parleremo in coda a questo convegno in un incontro con l'Assessore alle Infrastrutture e alla Mobilità della Regione Lombardia, Raffaele Cattaneo.

5. Vorrei fare anche una considerazione sul discusso tema delle stazioni. All'orizzonte 2020, in Ticino le stazioni servite dal traffico viaggiatori di lunga percorrenza saranno due: Bellinzona e Lugano. L'attuale pianificazione dei servizi da parte di FFS prevede un treno Intercity ogni ora tra Zurigo, Lucerna e Milano, con fermata in queste stazioni, con treni supplementari nelle ore di punta. Il mio Dipartimento si sta impegnando per ottenere un orario cadenzato integrale ogni 30'. **(DIA 9)**

Il mercato richiede queste fermate e le giustifica; l'utenza nel traffico interno, che costituisce il segmento di mercato nettamente più importante (ca. il 65%), è ripartita in quote quasi uguali tra Sopra e Sottoceneri. Secondo le più recenti previsioni, questo segmento crescerà più di ogni altro. **Il nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) è in via di sviluppo a tappe**, e mira a distribuire l'utenza su tutto il territorio a partire da queste due piattaforme di riferimento. Oggi, non c'è ancora la linea nuova completa da confine a confine, e si dibatte sull'ubicazione di un'ipotetica stazione unica, da stabilire a Lugano o a Bellinzona o sul Piano di Magadino. Ma perché mai dovremmo rinunciare a due fermate in Ticino? Ne avremmo solo svantaggi. La rinuncia a una fermata permette di guadagnare solo pochi minuti, un tempo irrilevante sulla percorrenza tra Zurigo e Milano, e anche le FFS hanno sempre puntato su due stazioni in Tici-

## Rete ferroviaria e stazioni oggi e all'orizzonte 2020



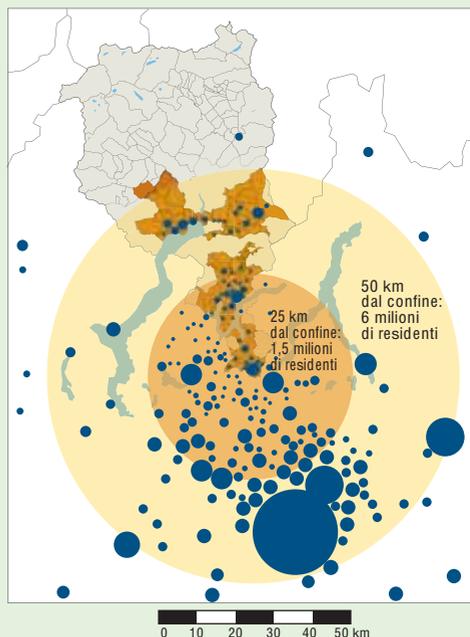
DIA 9

no. Il Cantone, dal profilo pianificatorio, non vuole in ogni caso pregiudicare l'opzione di una nuova stazione sul Piano di Magadino.

Oggi, è invece per noi assolutamente prioritario impegnarci per completare la linea fino al confine italiano, predisporre servizi efficienti e migliorare le stazioni esistenti. In tal senso stiamo lavorando con le FFS e i Comuni di Lugano, Mendrisio, Minusio e Castione-Arbedo. Anche il Parlamento ticinese ci sostiene su questa linea. Non aiuta invece la causa del completamento di AlpTransit l'ipotesi di nuove stazioni (ad es. nella piana del Vedeggio). Ciò è in contrasto con la politica svizzera dei trasporti, che punta a servire i centri urbani, e con gli intendimenti stessi del Piano regionale dei trasporti del Luganese, che ha chiaramente definito l'area della stazione di Lugano quale piattaforma della mobilità urbana direttamente allacciata ad AlpTransit.

6. Ho iniziato parlando del *“Progetto di grande massima per una Alp-Transit Ticino”* del Gruppo di riflessione. Desidero ricordare che esso ha anche generato stimoli e indirizzi pianificatori di portata regionale e locale, che abbiamo in parte concretizzato e ci auguriamo di poter sviluppare in futuro. Cito a tal proposito il *“Piano comprensoriale del Piano di Magadino”*, approvato dall’Autorità federale l’anno scorso. Anche l’area di Vezia è tuttora oggetto di una pianificazione che cerca di integrare un’opera del PTL (il nodo intermodale), un bene culturale importante quale Villa Negroni, l’uscita della galleria di base del Ceneri e gli indirizzi di sviluppo del Comune.

### Gli agglomerati urbani ticinesi nel contesto dell’area metropolitana milanese

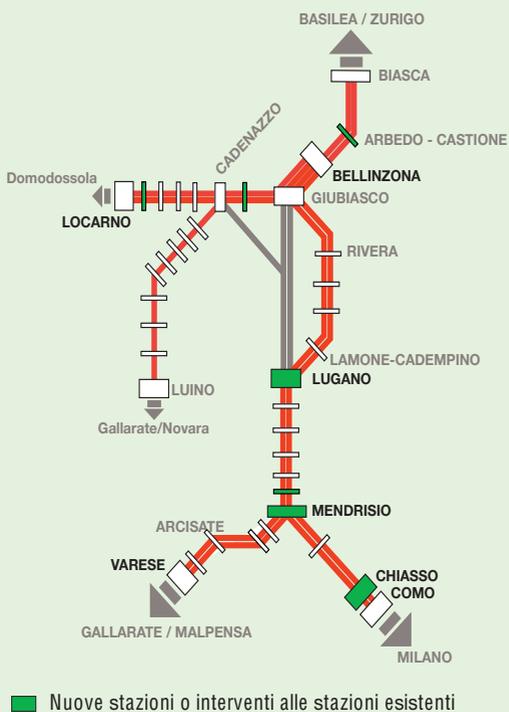


Fonte: Sezione dello sviluppo territoriale - Dipartimento del territorio - Bellinzona

DIA 10

**7. AlpTransit ha aperto anche nuove prospettive per il traffico regionale.** In parallelo con l’evoluzione di questo progetto, abbiamo sviluppato con le FFS il concetto per un nuovo sistema ferroviario regionale transfrontaliero, denominato TILO. Si tratta di un sistema di trasporto competitivo, in grado di sostenere lo sviluppo economico, di contribuire alla gestione della mobilità e al miglioramento della qualità della vita, e che estende i benefici di AlpTransit a tutto il territorio della regione insubrica. La frequenza di 30’ potrà passare a 15’ nelle ore di punta; sarà rapido,

## Servizio ferroviario regionale Ticino- Lombardia nel 2020



DIA 11

terza tappa, coinciderà con l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri e sancirà l'abbattimento dei tempi di percorrenza: 12' tra Bellinzona e Lugano e 22' tra Locarno e Lugano.

TILO, come AlpTransit, non è un mero intervento per la gestione della mobilità: è anche **un'occasione per aprire nuove prospettive di sviluppo territoriale e urbanistico**, di cui stazioni e fermate saranno i catalizzatori (a Lugano, Mendrisio-S. Martino, Castione-Arbedo, S. Antonino, Minusio e Riazzino). (DIA 11)

diretto e confortevole, e collegherà Biasca, Bellinzona, Locarno, Lugano, Chiasso, Como e Varese/Malpensa.

**TILO vuole essere una vera e propria metropolitana per la Città-Ticino del 2020, e abbraccerà un vasto comprensorio della regione in subrica, un bacino di oltre 600'000 abitanti (DIA 10).** Una prima tappa è già realtà dal 2005, con l'introduzione dell'orario cadenzato ogni mezz'ora in tutto il Cantone. Una seconda, importante tappa sarà l'apertura del nuovo collegamento verso Varese, Gallarate (con l'aggancio alla linea del Sempione) e Malpensa. Da Lugano si arriverà a Varese in circa 30' e in meno di un'ora a Malpensa. La

Ho voluto ripercorrere un po' di storia del progetto AlpTransit per ricordare ciò che è stato fatto, e per ribadire la necessità di una riflessione e un'azione ulteriore, che sappia coinvolgere gli enti qui rappresentati, gli operatori pubblici e i privati chiamati a promuovere il completamento dell'opera del secolo, e a farne **occasione per concretizzare altre iniziative economiche, sociali e culturali a favore delle nostre regioni**. Non scordiamoci che le infrastrutture di trasporto sono premesse necessarie per lo sviluppo, ma non sufficienti. Per ottenere un vero beneficio vanno ancora individuati e valorizzati tutti i nostri potenziali, e penso che il Convegno di oggi porterà un importante contributo in questo senso.

Infine, desidero annunciare fin d'ora che questo tema tornerà al centro della riflessione il prossimo anno a Locarno - dal 18 al 20 ottobre 2007 - nell'ambito del convegno internazionale di studi sulle traversali alpine "*Dal San Gottardo all'AlpTransit*", organizzato per il 125° del tunnel del S. Gottardo dal mio Dipartimento e dal DECS (delegato al progetto è lo storico Fabrizio Panzera, in sala). Rifaremo allora il punto da una prospettiva storica ed europea.

## PRIMA PARTE: **La dimensione internazionale**



**Angelo Rossi**

### **Conseguenze dell'AlpTransit sulle relazioni tra Zurigo e Milano<sup>1</sup>**

Verso la metà del prossimo decennio, la galleria ferroviaria di base del Gottardo e la tratta fino a Lugano della linea ferroviaria veloce verranno aperte al traffico. La durata del viaggio da Milano a Zurigo, o dalla capitale della Limmat a quella della Lombardia, verrà ridotta in misura significativa. Per quel che riguarda il traffico passeggeri l'Alp-Transit farà di sicuro concorrenza, anche in questa versione ancora non definitiva, al traffico aereo tra le due capitali regionali. A Coscienza Svizzera è parso importante di discutere già oggi, ossia in modo prospettico, le possibili conseguenze dell'apertura della nuova linea ferroviaria sulle relazioni tra i due poli di sviluppo che presumibilmente continueranno ad influenzare lo sviluppo socio economico del Ticino, nel prossimo futuro. Nella discussione si metterà poi un accento particolare alle ricadute sul Ticino che potrebbero avere la realizzazione dell'AlpTransit come pure le modificazioni che si mani-

---

<sup>1</sup> Documento commissionato da Coscienza Svizzera in occasione del Convegno *Alp-Transit 2016: verso nuovi equilibri territoriali* preparato e concertato con il moderatore del Convegno prof. Remigio Ratti e il delegato al progetto avv. Achille Crivelli. (Zurigo, giugno 2006).

festeranno nelle relazioni tra Zurigo e Milano. Questo breve testo di introduzione persegue due obiettivi. Da un lato cerca di chiarire il punto dal quale la discussione dovrebbe partire. Dall'altro, contiene una serie di domande che gli organizzatori della giornata di studio vorrebbero formulare ai rappresentanti di Zurigo, Milano, dell'Insubria e di Novara che intervengono per chiarire la portata sovragiografica dell'AlpTransit.

## **A) Il punto di avvio**

### **1. Le relazioni tra Zurigo e Milano oggi**

Non esistono analisi complete e aggiornate sull'evoluzione dei rapporti tra Zurigo e Milano. Qui di seguito ci limiteremo a mettere in evidenza qualche argomento o informazione che ci sembrano particolarmente interessanti:

- Milano e Zurigo fanno parte del pentagono urbano del centro Europa, definito dal perimetro Milano-Parigi-Londra-Amsterdam-Monaco di Baviera. Si tratta della regione maggiormente sviluppata del continente. È un concetto caro all'U.E.
- Le due regioni sono regioni urbane di importanza europea. A questo livello la regione urbana di Zurigo è definita dal triangolo la cui base unisce Basilea a S. Gallo e il cui vertice è rappresentato da Lucerna. Stando ai risultati di una recente inchiesta, le aziende di questo territorio dipendono in modo forte da Zurigo, ma intrattengono anche direttamente rapporti con grandi città estere. La gerarchia di queste relazioni è la seguente:
- Per Zurigo: 1) Londra, 2) Parigi, 3) NewYork, 4) Milano, 5) Hong Kong
- Per Zurigo: 1) Zurigo, 2) Londra, 3) Milano, 4) Basilea, 5) Francoforte
- Per Aarau: 1) Zurigo, 2) Milano, 3) Francoforte, 4) Ginevra e Berna

Milano non figura nei primi cinque posti della gerarchia delle relazioni nelle altre città facenti parte della regione urbana zurighese.

Non disponiamo di un quadro analogo per le relazioni di Milano

con la Svizzera e il resto delle metropoli economicamente importanti del mondo. Le informazioni di cui disponiamo ci portano ad affermare che le relazioni economiche del territorio zurighese con Milano sono concentrate nel settore finanziario e in quello delle alte tecnologie (compresa la ricerca scientifica nelle istituzioni universitarie e comprese le prestazioni specialistiche degli ospedali universitari). Si tratta di attività per le quali le esigenze di trasporto sono limitate. Il volume di informazioni necessario alle transazioni si trasmette per via cavo o per via satellitare. Vi è certamente una domanda di incontri faccia a faccia che viene soddisfatta però, con tutta probabilità, dall'aeroplano e dall'automobile, più che dal treno (i giorni di maltempo e di nebbia eccettuati).

## **2. Ticino: corridoio senza sbocchi?**

Ma quali sono i fattori che possono influenzare l'evoluzione delle relazioni tra due regioni urbane? La geografia economica sostiene che l'intensità delle relazioni tra due centri è funzione

- della dimensione dei centri (più i centri sono grandi e maggiore è l'intensità)
- della distanza che li separa (più i centri sono distanti, minore è l'intensità)

La distanza può essere misurata in chilometri (non serve a molto) o in tempo di percorso. La realizzazione della AlpTransit ridurrà considerevolmente il tempo di percorso tra Zurigo e Milano e farà quindi aumentare l'intensità delle relazioni tra i due centri. Tenuto conto di questa evoluzione ci si può chiedere, in seconda battuta, quale sarà l'influsso della riduzione della durata del tragitto tra Milano e Zurigo sul ruolo di sportello avanzato verso l'Italia che Lugano ha giocato fino ad oggi per le aziende della piazza finanziaria zurighese. La riduzione del tempo di percorso potrebbe infatti annullare, o ridurre considerevolmente, la funzione di centro complementare che Lugano ha svolto sin qui per Zurigo e per Milano, nell'ambito dei rapporti tra questi due centri. Si tratta dell'effetto cosiddetto "del corridoio" che elimina tutte le fermate intermedie tra il luogo di origine e il luogo di destinazione dei flussi economici (merci, persone, informazioni e quant'altro). In che misura questo scenario potrebbe concre-

tizzarsi dipenderà anche da dove e come la stazione ticinese dell'AlpTransit verrà realizzata. Teniamo poi presente che, se è vero che la realizzazione di AlpTransit riduce il tempo del tragitto è però anche vero che un'altra barriera alle relazioni tra Milano e Zurigo resterà intatta, anche dopo l'apertura dell'AlpTransit. Mi riferisco qui alla lingua. Attenzione però: la tendenza in atto, all'interno del pentagono urbano europeo (con eccezione delle metropoli francesi) è quella di utilizzare l'inglese come lingua franca. Già oggi nei settori che ci interessano (il finanziario e quello delle alte tecnologie) i rapporti tra Milano e Zurigo, all'interno delle aziende, dei centri di ricerca e degli ospedali, si esplicano in inglese. L'ostacolo lingua rimarrà in futuro quindi solo a livello di contatti con il singolo cliente. Lo sviluppo dell'inglese come lingua franca del commercio e delle finanza internazionale potrebbe rendere meno attrattiva la piazza luganese. Vi è poi ancora una tendenza che va menzionata: per effetto dell'informatica e dei miglioramenti nella rete dei trasporti, in Svizzera, le funzioni di comando delle aziende multiregionali e multinazionali si sono concentrate, nel corso degli ultimi 15 anni, nelle due grandi metropoli (la metropoli zurighese e quella lemanica). Se sulle prime questo fatto potrebbe apparire come negativo per il Ticino, in prospettiva esso ci permette di considerare con una certa tranquillità le modifiche che potrebbero essere determinate dall'AlpTransit. Per essere più espliciti: la rivoluzione informatica ha portato via da Lugano e dal Ticino molte funzioni direttive e decisionali. La piazza finanziaria ticinese ha, in un certo modo, già subito le conseguenze di una riduzione – anzi dell'annullamento – della distanza con Zurigo, in seguito alla generalizzazione del trattamento in informatica delle operazioni bancarie, assicurative e fiduciarie. È da pensare che quel che è restato è un potenziale economico che non potrà venir sostituito da modifiche nella distanza tra il centro decisionale (Zurigo) e quello di residenza dei clienti (Milano).

### **3. La frontiera nazionale**

Sebbene anche la Svizzera si stia integrando nello spazio europeo, grandi differenze continuano a manifestarsi nell'offerta di fattori di localizzazione (in particolare per aziende del settore finanziario) tra la Svizzera e l'Italia. Per non citarne che due ricordo qui il segreto ban-

cario e il trattamento fiscale delle aziende. Queste differenze continueranno anche in futuro ad attrarre capitali dall'Italia verso la Svizzera e a portare, anche in Ticino, attività di produzione e di servizio interessanti. Mi pare tuttavia che si tratti di movimenti che non dipendono in primo luogo dai rapporti tra Zurigo e Milano. Sopra la frontiera dovrebbe svilupparsi, in futuro, la rete urbana del triangolo Lugano-Como-Varese, come spazio autonomo (regione europea di secondo livello) o come spazio complementare a quello della metropoli milanese. Dal profilo del tema in discussione la rete urbana transfrontaliera è importante in particolare in relazione allo sviluppo della rete ferroviaria regionale (TILO). Va citato qui, in particolare, il progetto Mendrisio-Arcisate con il collegamento per la Malpensa e per la linea del Sempione.

#### **4. La stazione ticinese: un problema di strategia regionale della mobilità piuttosto che di localizzazione**

Attualmente la discussione attorno alla futura stazione ticinese dell'AlpTransit si concentra quasi esclusivamente sul problema della sua localizzazione, per la quale vi sono tre possibilità teoriche

- alla stazione di Lugano di oggi
- nel piano del Vedeggio, all'uscita della galleria del Ceneri, in funzione di un prolungamento della linea verso l'Italia che non passerebbe necessariamente da Chiasso
- nel piano di Magadino, tenendo conto del fatto che lo sviluppo futuro degli insediamenti, in Ticino, non può avvenire che nel piano di Magadino.

In una visione prospettica delle conseguenze dell'AlpTransit, più del problema della localizzazione importano il modo, i tempi e i mezzi con i quali la stazione verrà allacciata al tessuto socio-economico del Cantone. E qui non si tratta solo di sapere quanto tempo ci vorrà per raggiungere dalla stazione AlpTransit, la piazza Grande di Locarno, la piazza del Governo di Bellinzona o la city finanziaria di Lugano, ma anche di come la mobilità pubblica e privata verrà reimpostata in funzione del nuovo polo ferroviario. Per fare un solo esempio: come e in quanto tempo si andrà dalla stazione AlpTransit all'aeroporto regio-

nale o all'aeroporto internazionale della Malpensa? La strategia della mobilità intra - e interregionale influenzerà in modo determinante lo sviluppo futuro del Cantone.

## B) Le domande ai relatori<sup>1</sup>



**Elmar Ledergerber**  
Sindaco di Zurigo

*(intervista effettuata da Angelo Rossi a Zurigo l'1.09.06, traduzione del testo originale in lingua tedesca).*

### **Domanda:**

Zurigo è una città con un raggio di influenza a livello internazionale. Se però si stila il bilancio dei rapporti di Zurigo con altre città in Europa, si ha la sensazione - perlomeno dall'esterno - che Zurigo privilegi le città del nord. È vero? E se sì, per quali motivi?

### **Risposta:**

*Nel nord Europa, è diffusa la lingua tedesca e ciò costituisce per gli Svizzeri tedeschi un grande vantaggio: ci si orienta pertanto verso quelle regioni in modo più pronunciato. Constatiamo, inoltre, che le comunità germanica e austriaca a Zurigo si sono molto rafforzate. In passato, i più numerosi erano gli Italiani. Oggi, prevale la comunità germanofona. Nel corso degli ultimi cinque anni, essa si è raddoppiata giungendo a quota 20mila.*

*Naturalmente, le nostre relazioni con altre città sono dovute anche a fatti casuali. Coltiviamo tuttora buone relazioni con la Francia, segnatamente con Lione. La scorsa primavera sono stato a Barcellona e ho avuto diversi incontri con il sindaco. Il Municipio di Zurigo in corpore si è recato anche a Torino. Non ho sinora avuto contatti con le Autorità politiche di Milano.*

---

<sup>1</sup> Nota di redazione: per facilitare la lettura, esse vengono anteposte alle prese di posizione dei singoli relatori.

**Domanda:**

Nel campo della ricerca e dell'insegnamento si potrebbero forse sviluppare le relazioni tra Milano e Zurigo?

**Risposta:**

*Penso che si tratti di un importante settore delle relazioni. Posso citare l'esempio di San Francisco, che è gemellata con Zurigo. A San Francisco abbiamo un'ampia rete di punti di contatto e di progetti nei campi della cultura, delle università e dell'economia. I più sviluppati sono quelli a livello universitario: vi sono oltre 80 progetti specifici con le università californiane, a beneficio di ambedue le parti, e ciò sarebbe a mio giudizio possibile anche con l'Italia.*

*A Zurigo vi sono anche molti studenti provenienti dal Ticino, ma anche dall'Italia del nord. Ciò costituisce indubbiamente un buon punto di partenza.*

*Vorrei aggiungere che Zurigo come piattaforma girevole ha instaurato relazioni in tutte le direzioni. La Camera di commercio italiana a Zurigo organizza molte manifestazioni, nell'ambito delle quali invitati provenienti dall'Italia si incontrano con zurighesi. Vi partecipo sempre molto volentieri, non soltanto per la cucina italiana, ma soprattutto perché queste relazioni mi interessano. Inoltre, Milano è una meta importante per gli zurighesi. Vi si recano per assistere agli spettacoli alla Scala e per fare acquisti: l'Italia è pertanto presente nella percezione degli abitanti di Zurigo e esiste una rete di stretti contatti.*

**Domanda:**

Esiste la possibilità di sviluppare ulteriormente queste relazioni, e il Ticino in questo contesto può agire come mediatore?

**Risposta:**

*Inizio dal Ticino. Per noi di Zurigo, esso costituisce una destinazione molto importante. Con il Ticino esistono relazioni culturali molto strette. Cito, ad esempio, il Festival internazionale del cinema a Locarno, molto amato dagli zurighesi che lo percepiscono come una manifestazione che li coinvolge direttamente. Perciò, in tale occasione ci si reca a Locarno per un'intera settimana: si tratta di un evento di alta qualità e consolidato. Anch'io quest'anno vi sono stato nuovamente per alcuni giorni. Abbiamo allacciato relazioni strette con questo fulcro del settore svizzero della cinematografia.*

Anche con Bellinzona e Lugano intratteniamo rapporti diretti stretti, e molti zurighesi sono proprietari di una casa di vacanza o di un appartamento in Ticino. Finora, questo non si è verificato in altre regioni, poiché il Ticino come destinazione ha avuto e mantiene una posizione privilegiata.

Se con la realizzazione della linea veloce il tempo di percorrenza sino a Milano sarà di circa tre ore, ciò sarà di grande importanza. Milano quale città partner di Zurigo verrà percepita in modo diverso da quanto avviene oggi, con una distanza percorribile in cinque ore.

**E sono personalmente convinto che Zurigo e Milano nel campo culturale, in quello commerciale e nel turismo cresceranno insieme. Questo è molto importante.**

Forse la collaborazione culturale con Milano è tuttora poco sviluppata. Durante gli ultimi mesi avevamo appreso che la Scala si interessava ad Alessandro Pereira, direttore dell'Opera di Zurigo.

**Il Canton Zurigo ha rinunciato al previsto risparmio sulle sovvenzioni ed anzi le ha leggermente aumentate. Il direttore è restato a Zurigo e ne siamo molto felici.**

Ma oltre alla Scala e alle librerie milanesi (che naturalmente per gli Svizzeri non rivestono la stessa importanza che per l'Italia), non vi sono tuttora molte altre possibilità di scambi con Milano. Avevo l'intenzione, due o tre anni fa, di recarmi con l'intero Municipio a Milano, ma in quella stagione (era estate) non erano programmate molte manifestazioni culturali. Non intendo lodare a dismisura Zurigo, che è una piccola città con tutti i problemi comuni alle altre, ma ho l'impressione che l'offerta culturale sia più ricca che a Milano. E questo lo dico senza alcuna presunzione.

Tuttavia, con una maggiore vicinanza, saranno rese possibili ulteriori collaborazioni con Milano. E sarei ben lieto di potermi incontrare con il sindaco.

#### **Domanda:**

Esistono altri rapporti importanti, ad esempio nel campo commerciale?

#### **Risposta:**

Dimentichiamo sempre che l'Italia è il nostro terzo partner commerciale in ordine di importanza. Constatiamo un'eccedenza di

*importazioni dall'Italia. Lo scambio con l'Italia (importazioni) corrisponde all'incirca a quello con la Francia, ma è il doppio rispetto a quello con l'Inghilterra e con gli Stati Uniti. L'opinione pubblica non è consapevole di questo dato, che giustificherebbe attività reciproche maggiori e più intense. Esiste un notevole potenziale di sviluppo.*

*Constato che il Governo italiano sta compiendo grossi sforzi per potenziare l'economia nel contesto europeo. Anche in questo ambito esiste un notevole potenziale per Zurigo e per la Svizzera, nel senso che è possibile sviluppare ulteriori attività con l'Italia.*

**Domanda:**

Se la distanza Zurigo - Milano diverrà più breve, quali saranno le conseguenze sul ruolo di mediatore del Ticino, soprattutto nel campo finanziario?

**Risposta:**

*Lugano è una piccola piazza finanziaria particolare, rivolta quasi esclusivamente verso il nord Italia. Penso che questa piazza finanziaria conserverà anche in futuro qualità e vantaggi. Si constata che molti clienti preferiscono recarsi nella vicina Lugano per sbrigare i loro affari, piuttosto che farlo a Milano o a Zurigo. Questa nicchia per la piazza finanziaria di Lugano esisterà anche in futuro. E noi non vogliamo, né possiamo, né faremo concorrenza a Lugano in questo campo.*

*Ma la maggiore vicinanza all'Italia e anche l'evoluzione nel campo linguistico comporterà qualche cambiamento. Oggi, noi comunichiamo nello stesso modo con l'Italia e con gli Svizzeri francesi: se un Romando e uno Svizzero tedesco si incontrano in qualsiasi parte del mondo, parlano tra di loro inglese. Questo ci accomuna agli Italiani, poiché in Italia oggigiorno si apprende sempre di più l'inglese e pertanto ci si può facilmente mettere in contatto. In tal modo certamente cadono molte barriere.*

**Domanda:**

Pertanto molto dipende dal modo con cui i ticinesi si comporteranno di fronte a questi cambiamenti

**Risposta:**

*Penso di sì. Il Ticino, nel corso degli ultimi anni, ha occupato posizioni di nicchia in molti campi, dall'Accademia di architettura (ricordo Mario Botta), alla piazza finanziaria, al Centro di calcolo del Politecnico a Manno.*

*Si tratta di nicchie che ritengo continueranno a esistere anche in futuro e che possono venire sviluppate.*

*Ciò presuppone tuttavia da parte del Ticino una attiva politica promozionale, che a me pare essenziale.*





**Raffaele Cattaneo**  
Assessore infrastrutture e mobilità  
della Regione Lombardia

Sono lieto di esprimere il saluto della Regione Lombardia ringraziando tutte le autorità presenti a questa importante tavola rotonda che prende in esame un tema particolarmente importante ed attuale che sta molto a cuore alla Giunta di cui ho l'onore di far parte.

Pensare al **potenziamento della rete di infrastrutture** non significa innanzitutto **pensare a strade e ferrovie, ma pensare al “come” ed al “dove” può passare la cultura, il dialogo tra i popoli, le relazioni economiche** e gli **scambi finanziari**; in altre parole consentire la possibilità ai nostri territori di essere competitivi in una dimensione di relazioni globali.

Un sistema economico e territoriale gioca il suo futuro competitivo sullo scambio di conoscenza e di innovazione, ovvero sulla capacità di garantire flussi continui e veloci di informazioni, persone e merci.

Garantire i flussi vuol dire lavorare per uno sviluppo infrastrutturale che non risponde solo a esigenze di mobilità, ma determina anche opportunità di sviluppo, modifica ruoli e pesi delle comunità attraversate, implica scelte di assetto insediativo.

Ciò rende le trasformazioni infrastrutturali non solo un insieme di scelte necessarie a rispondere ad esigenze settoriali, ma anche, o

soprattutto, una strategia di sviluppo territoriale che genera e risponde a dei bisogni multisettoriali o comunque a una visione di sviluppo.

In questo quadro, il sistema complesso rappresentato dai collegamenti europei è una delle sfide più importanti per la Regione Lombardia e il Canton Ticino, per l'Italia e la Svizzera, per l'Unione Europea. L'incontro e il confronto odierno fra rappresentanze politiche, istituzionali ed economiche di territori contermini, seppur appartenenti a diverse realtà nazionali, in questa fase difficile di scarsità di risorse e ripresa economica da supportare va letto nell'ottica di continuare a lavorare insieme per vincere questa sfida comune.

Nel dialogo istituzionale proposto, Regione Lombardia e Cantone Ticino giocano il loro ruolo in quanto rappresentano lo snodo imprescindibile, sia per la forza economica trainante che esercitano, sia per l'impatto fisico che il forte addensamento nell'area insubrica comporta alla circolazione.

C'è una frase in spagnolo che ben sintetizza questa attività: "Gobernar no es espletar, espletar es gobernar".

È pertanto fondamentale perseguire la costruzione di un sistema complesso, in cui realizzare quelle infrastrutture che consentano collegamenti veloci tra due punti strategici e, contemporaneamente, realizzare un sistema a rete, diversificato per tipologia e destinazione, in grado di decongestionare i "nodi" e di ridare competitività ai territori che oggi soffrono di forti ritardi a causa dei rallentamenti della circolazione.

Storicamente Milano a cosa deve la sua fortuna? Al fatto di essere al centro di un grande crocevia europeo che collega trasversalmente, attraverso un sistema multimodale (ferroviario, autostradale e fluviale) la pianura padana, e nel contempo di una grande direttrice nord-sud che a partire dall'apertura del traforo ferroviario del S. Gotardo (alla fine dell'800) e del traforo ferroviario del Sempione (1906) ne ha garantito il decollo industriale. Dobbiamo pensare ai prossimi 100/150 anni.

Questo crocevia è oggi esaltato dalla possibilità di reinterpretare - per le occorrenze del nuovo millennio- su scala europea questa con-

dizione con il Corridoio 5, della grande strategia UE, che la vede al centro dell'asse da Lisbona a Kiev e, soprattutto con il grande progetto svizzero dell'AlpTransit per il Gottardo, il Loetschberg e il Sempione che la pone su una direttrice che collega il mare del nord con i porti dell'arco ligure (Genova, La Spezia) e del Mediterraneo (Gioia Tauro) destinati a svolgere in futuro un ruolo più importante del passato derivante dalla modificazione dei grandi flussi marittimi transoceanici e dal crescente ruolo dei mercati dell'estremo oriente passanti per il Mediterraneo.

Di questo medesimo asse sono parte sia Zurigo sia l'area urbana ticinese-lombarda.

L'intelligenza territoriale porterà a vedere questa direttrice non come luogo di transito ma come occasione di riequilibrio territoriale in quanto insieme di potenziali condensatori urbani attrattori di funzioni terziarie (finanziarie, di ricerca, di formazione superiore e di innovazione tecnologica) e di insediamenti di una logistica innovativa che punti a sempre meglio interpretare i bisogni della nuova organizzazione delle catene produttive e su funzioni di quasi-manufacturing.

L'attraversamento delle Alpi è inoltre occasione per rinsaldare le condizioni di una città transfrontaliera tra il Canton Ticino e la Lombardia sia in relazione all'area comasca che varesina e insubrica.

Certo questo importante collegamento consentirà nuove relazioni per la Regio insubrica e del Ticino con Malpensa. Ma perché non riprendere le fila di un ragionamento di sviluppo, forse troppo frettolosamente accantonato, che vedeva convergere l'interesse lombardo e ticinese alla realizzazione di una connessione diretta del Gottardo attraverso il lago del Ceresio? La strategia d'asse a lungo oggetto di ricerca progettuale da parte di Rfi e delle ferrovie svizzere può essere ripresa per il rilancio di una strategia di più lungo respiro?

La Regione Lombardia, da parte sua, in considerazione dell'avvio dei lavori previsti dal progetto "AlpTransit", ha promosso e sottoscritto con Rete ferroviaria Italiana, il 4 luglio 2002, il **"Protocollo di Intesa per la definizione degli interventi di sviluppo del sistema ferroviario lombardo e della sua integrazione nella rete europea"** (**Protocollo "Gottardo"**), con l'obiettivo di definire lo sviluppo della

rete ferroviaria internazionale di collegamento con i valichi alpini (Gottardo e Sempione) e con il corridoio V, e nell'intento di riorganizzare e potenziare la rete ferroviaria regionale, promuovendo la specializzazione delle reti per la circolazione delle merci e decongestionando in particolare il nodo di Milano.

Con il richiamato protocollo di Intesa la Regione ha in particolare validato un nuovo indirizzo strategico per il riassetto della rete ferroviaria lombarda, confermando, da un lato, gli interventi prioritari relativi al sistema A.C. (diretrici Milano-Bologna, Milano-Torino, Milano-Verona) di lunga percorrenza sulla direttrice Milano-Genova, e, dall'altro, condividendo con Rete Ferroviaria Italiana, una strategia di potenziamento della rete basata sui seguenti punti essenziali:

- rendere tangenziali al nodo di Milano gli itinerari delle merci di transito
- separare i traffici per tipologia
- realizzare un "sistema a rete"

Tale strategia ha posto in evidenza in particolare alcuni interventi strategici mirati, per il traffico passeggeri:

- alla realizzazione del nuovo collegamento Arcisate-Stabio (relazione Varese-Lugano)
- al triplicamento della linea Rho- Gallarate
- alla realizzazione dei collegamenti con l'aeroporto di Malpensa e al potenziamento dell'asse Chiasso-Milano

Per il traffico delle merci, invece, gli indirizzi di sviluppo si basano sulla realizzazione dei seguenti itinerari:

- Gronda Nord-Est (Chiasso-Seregno-Bergamo-Treviglio)
- Gronda Nord- Ovest (Seregno-Saronno-Busto Arsizio-Novara FNM)
- Gronda Ovest (Bellinzona-Cadenazzo-Luino-Sesto Calende-Oleggio-Novara-Mortara)
- Gronda Sud (Mortara-Pavia-Casalpusterlengo-Codogno-Crema-Treviglio)

L'entrata in vigore della **legge n. 443 del 21 dicembre 2001 (legge obiettivo)**, attraverso la quale il Governo Italiano ha dato avvio alla individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi e strategici di preminente interesse nazionale, ha dato particolare sostegno alla nuova programmazione strategica delineatasi nell'ambito del Protocollo "Gottardo"

In attuazione della legge, la Regione Lombardia ha sottoscritto con il Governo Italiano, l'11 aprile 2003, un'"**Intesa Generale Quadro**" per la realizzazione delle infrastrutture strategiche, nella quale sono state recepite ed inserite gran parte degli interventi ferroviari costituenti il nuovo sistema di rete ferroviaria descritto nel protocollo "Gottardo", sia per l'accesso alle procedure semplificate di approvazione dei progetti che per l'ottenimento delle risorse necessarie per la realizzazione delle stesse.

Con riferimento al quadro delle direttrici ferroviarie di interesse transfrontaliero e per l'accessibilità all'aeroporto di Malpensa, sono rientrate nell'Intesa Generale Quadro in particolare i seguenti interventi ferroviari:

- Nuovo collegamento Lugano-Mendrisio-Varese/Malpensa (con il raccordo Arcisate- Stabio)
- Triplicamento Rho-Gallarate
- Quadruplicamento della tratta Chiasso-Monza
- Gronda Merci Nord-Est (Seregno-Bergamo)
- Collegamento Malpensa Nord-Sempione

Lo stato di avanzamento di questi progetti è il seguente:

**NUOVO COLLEGAMENTO LUGANO-MENDRISIO-VARESE /  
MALPENSA (ARCISATE – STABIO)  
Costo tratta italiana: 203 Mln Euro**

La Regione Lombardia, la Repubblica e Cantone del Ticino con le rispettive ferrovie hanno sviluppato in questi ultimi anni, all'interno di un tavolo tecnico congiunto, il progetto preliminare del nuovo collegamento. Il lavoro - conclusosi nel 2003 - è stato pienamente condiviso dal tavolo italo-svizzero sia sotto il profilo tecnico che per l'analisi della domanda e del modello d'esercizio ferroviario.

Per quanto riguarda la tratta italiana, il **progetto preliminare** è stato definitivamente approvato dal CIPE nella seduta del 20 dicembre 2004 con l'accoglimento delle istanze locali per un migliore inserimento ambientale ed urbanistico della nuova linea avanzate dalla Regione Lombardia.

Il **progetto definitivo**, tenuto conto delle diverse e specifiche procedure in vigore nei due Paesi, viene sviluppato secondo la rispettiva competenza territoriale in maniera autonoma e parallela, coordinata all'interno di un apposito tavolo tra Regione Lombardia, Repubblica e Cantone del Ticino e i rispettivi Ministeri, per assicurare omogeneità di avanzamento e contenuto.

**Allo stato attuale Rete Ferroviaria Italiana ha in corso l'elaborazione del progetto che verrà completato entro i primi mesi del prossimo anno.**

### **TRIPPLICAMENTO DELLA TRATTA RHO- GALLARATE Costo 303 Mln Euro**

Il triplicamento Rho-Gallarate costituisce nello specifico un importante intervento infrastrutturale finalizzato a potenziare il sistema di rete di adduzione ai **valichi ferroviari del Sempione e del Loetschberg** in termini di maggiore possibilità di offerta per la mobilità delle persone e delle merci nonché a migliorare il Servizio ferroviario regionale.

Il progetto preliminare è stato definitivamente approvato dal CIPE nella seduta del 17 maggio 2005.

### **QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA CHIASSO-COMO-MONZA-MILANO Costo 1.400 Mln Euro**

L'intervento di potenziamento è parte fondamentale dell'integrazione nella rete europea ad Alta Capacità della rete ferroviaria italiana e consiste nel quadruplicamento dell'asse storico Chiasso-Milano dal confine a Seregno/Desio.

Il progetto preliminare è stato esaminato dalla Regione Lombardia che ha espresso parere favorevole nell'agosto 2004 con prescrizioni ambientali e di carattere tecnologico e trasportistico. **Il progetto è attualmente in attesa dell'approvazione da parte del CIPE.**

## **GRONDA MERCI NORD-EST (SEREGNO-BERGAMO)**

**Costo 1.000 mln Euro**

Il progetto della Gronda merci N-E Seregno-Bergamo è strettamente legato al progetto di quadruplicamento ferroviario dell'asse storico Chiasso-Como-Seregno/Desio, in quanto ne costituisce di fatto la continuazione dell'itinerario specializzato delle merci per il loro instradamento tangenziale rispetto al nodo di Milano.

Il **progetto preliminare**, sul quale la Regione Lombardia ha già espresso il proprio parere favorevole nel luglio 2004 con prescrizioni di carattere ambientale e territoriale, è stato approvato dal CIPE nel dicembre 2005. È in corso la progettazione definitiva che impegnerà presumibilmente tutto il 2007.

## **COLLEGAMENTO MALPENSA NORD-LINEA SEMPIONE**

**Costo 1.200 mln Euro**

Il progetto è finalizzato a rendere "passanti" le linee di collegamento con Malpensa in direzione Domodossola (direttrice Sempione) e Varese-Arcisate-Lugano (direttrice Gottardo) nonché per qualificare l'offerta di servizi all'aeroporto intercontinentale con collegamenti veloci da Milano e dai principali poli urbani del nord Italia.

Il **progetto preliminare**, sul quale la Regione Lombardia ha già espresso il proprio parere favorevole nel febbraio 2005 con prescrizioni di carattere ambientale-territoriale e trasportistico, è in attesa di approvazione da parte del CIPE.

## **Conclusioni**

Siamo di fronte ad una **svolta decisiva per il trasporto ferroviario** e per lo sviluppo che ne deriva: come nel XIX secolo l'avvento e l'affermazione del trasporto su ferro garantirono le basi per la crescita della società e dell'economia industriale in Europa ed America, così **oggi siamo alla vigilia di un nuovo periodo nel quale il trasporto ferroviario rappresenterà ancora una volta un volano per l'economia**, fungendo da *medium* per merci, persone e quindi per le idee e le conoscenze che con esse si spostano.

La **sfida del trasporto ferroviario** oggi è quella di sapersi rinnovare, adeguandosi alle nuove esigenze e – attraverso le tecnologie di cui oggi disponiamo – sviluppando un sistema di trasporto innovativo; un sistema che integrando le altre modalità (stradale, aereo, marittimo) **migliori la qualità della vita di tutti noi, coniugando la necessità dello sviluppo economico con quelle della sostenibilità ambientale.**

Questa è la partita che oggi dobbiamo giocare e che sono convinto vinceremo anche grazie alla **carta dell'AlpTransit e dei collegamenti tra Svizzera ed Italia.**



### **Roberto Ronza**

Delegato alle relazioni internazionali del Presidente della Regione Lombardia

In primo luogo rispondo alle domande che i promotori del Convegno rivolgono direttamente a me e all'assessore Cattaneo.

#### **Domande ai rappresentanti lombardi**

- 1) Nel corso degli ultimi quarant'anni, Milano ha fatto di Lugano la sua porta di entrata nel mondo dei servizi finanziari svizzeri. Si negoziava con la piazza finanziaria luganese perché Zurigo era troppo lontana e perché a Zurigo si parlava un'altra lingua. La realizzazione dell'AlpTransit, con la riduzione del tempo di percorrenza tra Milano e Zurigo, influenzerà questa preferenza per l'intermediazione finanziaria di Lugano nei contatti con il mondo finanziario elvetico? In che direzione?

*Non credo che la riduzione del tempo di percorrenza Milano-Zurigo indurrà ipso facto i milanesi a saltare la piazza finanziaria di Lugano. Resta comunque l'ostacolo della barriera linguistica e della distanza culturale riguardo a cui la capacità di mediazione tecnica e linguistica degli svizzeri italiani continuerà a essere molto utile. Se dunque tale mediazione sarà di alto livello e verrà adeguata al nuovo stato di cose, non credo che la piazza finanziaria di Lugano correrà pericoli. Anzi paradossalmente potrà trarne vantaggio. I milanesi sentiranno Zurigo più vicina di altre piazze finanziarie internazionali, ma poi troveranno più comodo trattare i loro affari con Zurigo a partire da Lugano.*

- 2) Nel corso degli ultimi venti anni, anche molte aziende del milanese si sono internazionalizzate, sviluppando reti logistiche a livello europeo, se non addirittura mondiale. Il Ticino pensa, per diverse ragioni, di offrire a queste reti una sede molto conveniente. La posizione del Ticino, tra i due aeroporti internazionali di Zurigo-Kloten e di Malpensa, con i vantaggi che può offrire a livello fiscale e di discrezione nel trattamento delle operazioni bancarie e tenendo conto del miglioramento dei trasporti che permetterà la realizzazione di AlpTransit può indurre altre multinazionali milanesi a installare la sede delle loro reti logistiche in Ticino?

*La risposta è sì, ma per questo occorre che il Ticino faccia stabilmente del marketing territoriale sulla piazza di Milano e nelle province insubriche. La convenienza c'è ma va comunicata, spiegata e rispiegata.*

- 3) Se in futuro i traffici merci in Europa dovessero spostarsi – per effetto della rapida crescita delle economie dell'Est europeo - dall'asse nord-sud con Milano e Rotterdam come probabili destinazioni ultime, verso un asse sud-est che potrebbe salire da Milano verso Monaco e approdare nelle regioni industriali della Cechia o in quelle della Polonia, che ruolo assumerà, vista da Milano, la direttrice del Gottardo?

*C'è da augurarsi che le cose non vadano così, e tutto il Nord Italia sta premendo su Roma perché il Corridoio n. 5 venga realizzato al più presto. Se però malauguratamente l'asse dello sviluppo si spostasse a nord delle Alpi il S. Gottardo diventerebbe più che mai un "cordone ombelicale" indispensabile al Nord Italia per non restare completamente tagliato fuori dall'Europa interna.*

- 4) Per quel che riguarda il traffico passeggeri. Il milanese che vuole recarsi a Zurigo prende oggi l'aereo o l'automobile, salvo nelle giornate di nebbia. In futuro, il treno diventerà più concorrenziale (dipenderà ovviamente anche dalla qualità e dal prezzo delle prestazioni offerte dal treno). È pensabile che anche la clientela mila-

nese, che, pensiamo, non è abituata a prendere il treno per spostamenti dell'ordine di 400-500 chilometri lo possa fare in futuro?

*Il successo degli "Intercity" Milano-Roma sta dimostrando che, quando il servizio ferroviario è veramente di qualità, anche su distanze di 4-500 chilometri i milanesi optano sempre più spesso per il treno.*

Ciò detto vorrei venire ad alcune considerazioni di ordine più generale osservando in primo luogo che tra Milano e il San Gottardo c'è un legame strutturale che è anche più dell'attuale frequente eclissi della sua percezione. Non a caso fu un arcivescovo milanese, San Galdino, che in pieno Medioevo non esitò a raggiungere il passo oggi chiamato di San Gottardo per dimostrare che non era presidiato da demoni ostili ai viandanti. Fu questo arcivescovo milanese a esorcizzare il passo e a porlo sotto la protezione di San Gottardo di Hildesheim (è per questo che il passo ha il suo attuale nome, e non perché lì fosse mai passato San Gottardo).

AlpTransit altro non è che la tappa più recente di un processo plurisecolare di adeguamento dell'asse del San Gottardo alle esigenze di transito del tempo; non meno dell'apertura delle gole dello Schöllenen nel secolo XIII o del traforo ferroviario nel secolo XIX. Purtroppo però, diversamente che nel caso del traforo del secolo XIX, in quello di AlpTransit la Svizzera ha fatto l'errore di finanziare l'opera soltanto con proprie risorse, senza coinvolgere nell'impresa capitali italiani e rispettivamente tedeschi. Ciò è stato a mio avviso un grosso errore politico. Oggi non c'è alcun grande gruppo industriale-finanziario italiano o tedesco che abbia un diretto interesse al successo economico di AlpTransit. Il silenzio su AlpTransit dei mass media italiani (e anche di quelli tedeschi) ne è un segno eloquente. Si aggiunga poi che non c'è alcuna forza politica, né in Germania né in Italia, che abbia giocato delle sue carte sul successo di AlpTransit e che quindi sia interessata a che se ne parli. Nemmeno quando in Val di Susa scoppiò la crisi della TAV Lione-Torino i mass media italiani vennero sollecitati ad accorgersi che cento chilometri a nord di Milano sono in corso lavori di traforo, analoghi a quelli in progetto in Val di Susa, senza alcuna

rivolta da parte delle popolazioni locali. Sarebbe stato logico occuparsene quantomeno a titolo di paragone, e invece non se n'è occupato nessuno. In Italia si parla di più del Brennero, che non è ancora nemmeno nella fase del progetto, che del S. Gottardo, dove il traforo è già una realtà per circa due terzi del percorso. E il motivo è presto detto: sul progetto di un tunnel di base del Brennero puntano grandi gruppi finanziari italiani e soprattutto tedeschi.

A tutto questo si aggiunge che in Lombardia è venuta meno quella ... cultura dei passi e dei trafori che un tempo faceva parte della mentalità comune. Entrando in Milano da Nord il primo grande corso che si incontra è intitolato al Sempione. Se però oggi ci si fermasse a chiedere a chi percorre Corso Sempione il perché di tale suo nome credo che neanche dieci persone su cento risponderebbero che si chiama così perché è il capolinea dell'antica strada napoleonica che collegava Milano a Parigi attraverso il passo del Sempione. Siamo di fronte a uno "strabismo" collettivo cui ritengo contribuisca non poco il fatto che una gran parte dei lombardi di oggi non è di discendenza lombarda. I vecchi lombardi guardavano a nord come a sud, magari anche più volentieri a nord che a sud. I nuovi lombardi guardano di solito verso sud oppure pensano a un "estero" astratto che ruota attorno agli USA come i film, la TV e la musica rock ce li fanno immaginare.

D'altra parte l'intervento in questo convegno del sindaco di Zurigo conferma che ci sono strabismi non soltanto a sud ma anche a nord del S. Gottardo. Dobbiamo insomma fare tutti la nostra parte per far riscoprire a molti nostri connazionali che quella del transito attraverso le Alpi lungo l'asse nord-sud è una questione non meno vitale oggi di quanto fosse nei secoli passati.



**Paolo Ravaioli**  
Presidente della Regio Insubrica

### **Domanda**

Il Ticino attribuisce molta importanza al futuro collegamento ferroviario con Varese e l'aeroporto della Malpensa anche in relazione alla realizzazione dell'AlpTransit e questo indipendentemente da dove la stazione ticinese dell'AlpTransit sarà, per finire, localizzata. Che importanza può avere per le altre zone della Regio insubrica questo collegamento? In che misura questa infrastruttura potrebbe contribuire a rafforzare o a indebolire un'istituzione come la Regio insubrica o un concetto come quello della rete di centri urbani transfrontaliera Lugano-Como-Varese, come spazio economico con una sua autonomia ma anche con rapporti di complementarità con il resto della metropoli milanese?

Prendo posizione come segue alle domande che mi sono state poste:

#### **1. Che importanza può avere AlpTransit per le varie zone della regio insubrica?**

*La risposta è sicuramente: UN'IMPORTANZA ELEVATA. Nel senso che un'infrastruttura di dimensioni epocali come quella che si sta realizzando alla base del Gottardo amplifica necessariamente il proprio bacino d'influenza a tutte le realtà circostanti del territorio antropizzato. E che l'intera Regio insubrica sia un territorio antropizzato, anzi, fortemente antropizzato è un dato di fatto incontestabile.*

*Che poi questa importanza elevata svolga il proprio influsso in termini positivi o ininfluenti è cosa che dipende da molteplici fattori.*

*Infatti, un collegamento come quello di cui disporremo a partire dal 2016 sarà certamente preso in seria considerazione da quella che potremmo definire “**area dell’utenza diretta**”, vale a dire immediatamente ricadente all’interno dei due perimetri metropolitani di Zurigo e di Milano e sarà altresì valutato con altrettanto interesse da quell’utenza dislocata sull’asse della linea medesima, laddove il sistema delle fermate consenta di servirsene.*

*Quanto alla rimanente parte del territorio appartenente alla Regio insubrica, molto dipenderà dalle effettive capacità di adduzione delle reti e dalla reale competitività con le altre possibili modalità di trasporto. Un esempio: un residente nell’area del Lago Maggiore (svizzero, lombardo o piemontese che sia) che debba raggiungere Zurigo per qualsivoglia motivo, valuterà i tempi di percorrenza concorrenti tra auto e treno sia in modalità **combinata** (automobile fino alla fermata dell’AlpTransit + treno fino a Zurigo), sia in modalità **unicamente collettiva** (mezzo pubblico fino alla fermata dell’AlpTransit + treno fino a Zurigo). Questo tipo di scelta è raramente autonoma: spesso è ragionevolmente legata al bilancio temporale calcolato sull’intero tragitto di andata e ritorno e, come tale, ampiamente discrezionale in termini di personalizzazione.*

*È una situazione in parte già riscontrabile oggi: chiaramente, con la disponibilità in futuro della nuova linea, l’obiettivo dovrebbe essere quello di abbassare il grado negativo di incidenza della parte ferro sull’intero percorso rispetto all’ipotetica convenienza del mezzo privato, sempre sull’intero percorso.*

*Occorre poi capire e ragionare su quanto possono dare le altre vie di transito presenti nel territorio insubrico, penso, una per tutte, alla Linea del Sempione ed al futuro di questo transito in relazione all’apertura del Gottardo; lo storico collegamento tra Milano e Parigi, con il potenziamento della tratta Gallarate – Milano, deve riappropriarsi dei valori che l’avevano generato, ritrovando nel trasporto passeggeri una funzione legata anche allo sviluppo del turismo sui laghi. Serve capire poi cosa accadrà su questa linea all’apertura del Lötschberg. Sottolineo che è davvero singolare che chi dalla nostra regione vuole anda-*

re a Parigi debba farsi prima un giro nel medio Piemonte, passare da Modane ed infine risalire verso la capitale francese.

Ho fatto questo esempio perché, inutile nascondere, pavento la possibilità di un rafforzamento, con l'apertura del Gottardo, di un solo asse, quello tra Lombardia e Ticino; in tal senso assume perciò valore la presenza di una comunità come la Regio, strumento di riflessione complessiva per l'equilibrio di tutto il territorio.

Occorre altresì riflettere sulla localizzazione dei centri per la logistica che possano generare economia che deriva dall'incrocio tra il corridoio Genova – Rotterdam e Lisbona – Kiev.

## **2. Potrà venire rafforzata la rete transfrontaliera Lugano-Como-Varese?**

*È evidente l'obbligo di ricollegarsi alla risposta precedente.*

*Infatti, se le aree di Como e Varese possono e devono essere considerate adduttori privilegiati al collegamento AlpTransit (e ciò per evidenti valenze economiche, ma non solo), va da sé che le attuali reti di trasporto dalle aree di Como e Varese verso Lugano – e viceversa – debbano essere opportunamente rafforzate.*

*Parimenti, però, applicherei una particolare attenzione alla necessità di una pianificazione delle reti che fondi nella collegialità e nella interdisciplinanza le basi di questo rafforzamento.*

*Anche in questo caso può risultare eloquente una considerazione piuttosto semplice.*

*I fruitori del trasporto ferroviario passeggeri devono poter disporre di svariate opportunità di raggiungere il loro punto di partenza, cioè la stazione. Diversamente una seppur ottimale dotazione di frequenze e composizioni dei treni potrebbe essere vanificata dalla difficoltà, a lungo andare anche preconstituita, di comporre il proprio percorso verso il punto di accesso al treno.*

*In altre parole, ben vengano le sinergie tra le diverse formule di mobilità urbana e suburbana, compreso l'uso dell'automobile se non altrimenti evitabile, a patto che tutte possano avere incluso nel loro percorso l'accesso semplificato alle stazioni ferroviarie, quindi con il minor numero possibile di **rotture di carico**.*

*Per questi motivi, a mio sommesso parere, una corretta pianificazione delle reti di trasporto anche di un'area che non sia esclusivamente cittadina, deve poter contare su di un approccio che, come si diceva, coinvolga i decisori che coesistono nell'area e l'intera sfera dei cosiddetti **"portatori di interessi"**, siano essi grandi aziende, ospedali, università oppure parchi di divertimento... Penso che maggiore sarà il coinvolgimento di questi soggetti e la loro condivisione delle scelte, maggiore sarà la probabilità di realizzare una rete efficiente e gradita agli utenti.*

### **3. Quale l'influsso (rafforzamento o diminuzione di importanza) per la Regio insubrica?**

*La Regio insubrica, come sappiamo, è un'entità territoriale eterogenea transprovinciale, transregionale e transnazionale; amministrativamente parlando è questa la sua connotazione principale: un insieme di territori e di popolazioni che, da angolazioni geograficamente poco dissimili, ma non uguali, genera un unico grande sistema di relazioni.*

*Come ogni sistema di relazioni che insiste su di un'area relativamente vasta, esso si autoalimenta principalmente in virtù di un corretto **"fattore di mobilità"**. La caratteristica più saliente di questa mobilità è rappresentata e caratterizzata da tre differenti tipologie:*

- *mobilità interna al sistema*
- *mobilità attrattiva del sistema*
- *mobilità centrifuga del sistema*

*In tutti e tre i casi, disporre di un'infrastruttura del rango di AlpTransit all'interno del sistema di relazioni sopra citato predisporrebbe ad una maggiore integrazione ed interoperabilità dei singoli gradi di mobilità, quindi, teoricamente, ottimizzerebbe le funzioni di spostamento sia all'interno, che verso l'esterno del sistema, rendendo potenzialmente più fluida anche la funzione di attrattività.*

*Il condizionale è però d'obbligo in quanto molto dipende, come accennavo precedentemente, dagli sforzi che si potranno compiere nel processo di integrazione del sistema stesso.*

Posso concludere questo concetto con un'analogia piuttosto "irriverente" ma efficace: ***a poco serve una Ferrari in garage, se per scendere in garage dispongo di una scala precaria e malandata che rischia di rompermi una gamba ogni volta che la utilizzo.***

È un rischio questo che non possiamo permetterci perché se ciò accadesse, otterremmo un risultato peggiore: questa infrastrutturazione trasformerebbe i nostri territori in semplici corridoi di passaggio che generano solo problemi di impatto ambientale e poca economia per il territorio della Regio insubrica.





**Gianfredo Comazzi**  
Presidente della Camera di Commercio di Novara

### **Domanda al rappresentante di Novara**

Novara si trova attualmente nello spazio di influenza della linea ferroviaria del Sempione. In futuro Novara dovrebbe diventare la piattaforma dei traffici dell'Italia del Nord-Ovest. Quale è la posizione di Novara nei confronti dell'AlpTransit:

- concorrenza/contrapposizione?
- indifferenza?
- possibile ricerca di soluzioni complementari tra Sempione e Gotardo?

### **Presa di posizione:**

*Lo sviluppo infrastrutturale rappresenta per le economie sviluppate l'elemento fondamentale per assicurare il mantenimento dei livelli di competitività e la capacità di attrazione di investimenti; e, dunque, in definitiva, la capacità stessa di creare sul territorio ricchezza e progresso nella competizione globale.*

---

(relazione presentata da Cristina D'Ercole, vice segretaria generale)

---

*Da un'indagine svolta nel 2004 dal Comitato Malpensa – costituito dalle Camere di Commercio di Novara, Milano e Varese per fare azione di lobbying nei confronti della struttura aeroportuale lombarda - emerge come nella scelta localizzativa delle imprese multinazionali incida in maniera assolutamente rilevante il grado di infrastrutturazione del territorio: emblematici a questo proposito i casi della IBM e della HAIER, che hanno collocato nel Nord Italia le loro basi europee proprio basandosi su una valutazione del grado di accessibilità dei siti prescelti. E accanto agli insediamenti dei grandi colossi economici, anche il tessuto di piccole e medie imprese accresce la propria capacità competitiva grazie a collegamenti viabilistici e ferroviari veloci, capillari ed efficienti.*

*È a partire da queste considerazioni che va sviluppata la riflessione stimolata dal titolo del convegno di oggi: la consapevolezza che ci troviamo in una fase di profonda trasformazione degli equilibri territoriali in ragione degli ingenti investimenti infrastrutturali legati alla realizzazione delle reti TEN e delle opere ad esse collegate.*

*Una fase che rappresenta un passaggio fondamentale e un'occasione di crescita che i nostri territori non possono permettersi di perdere.*

*In particolare, il tunnel del San Gottardo si presenta come una delle opere infrastrutturali più imponenti ed ambiziose mai realizzate dall'uomo: un tunnel di 57 km (il più lungo al mondo) per realizzare una ferrovia di pianura ed abbattere così i tempi di percorrenza tra Milano e Zurigo dalle attuali circa 4 ore a 2h40'. Grazie al doppio tunnel, saranno potenziati notevolmente il traffico merci e passeggeri attraverso la Confederazione, assecondando un processo di crescita costante degli ultimi venti anni e rafforzando, nelle statistiche del trasporto su ferro, il primato dei valichi svizzeri rispetto a quelli del restante arco alpino.*

*Per il territorio di Novara la realizzazione del progetto AlpTransit non può che rappresentare, come per tutto il Nord Italia, una straordinaria opportunità di sviluppo economico; e parliamo di "progetto AlpTransit" perché sarebbe fuorviante limitare l'analisi al solo tunnel del San Gottardo. È invece più appropriato considerare il sistema*

*integrato Sempione/Loetschberg - San Gottardo come risulterà al termine dei lavori, nel 2016-2017.*

*Infatti, il completamento della linea Milano-Zurigo con la costruzione - recentemente avviata - del tunnel di base del Monte Ceneri e il potenziamento della Como-Chiasso sembrerebbe escludere Novara, spostando il baricentro dei traffici verso Milano e l'est della Lombardia.*

*In realtà, proprio dal rapporto tra le due grandi direttrici dell'Alp-Transit - Gottardo e Sempione - e dalla loro diversa capacità di assorbimento del traffico il territorio novarese potrà trarre i maggiori benefici: dato che la linea del Sempione, a binario unico, potrà accogliere un numero inferiore di treni rispetto alla linea del Gottardo (secondo un rapporto di circa uno a tre), è allo studio il potenziamento della linea Bellinzona-Luino-Sesto Calende con la funzione di "scolmatore" in grado di convogliare parte del traffico dalla direttrice del Gottardo verso Genova, proprio attraverso Novara.*

*Per Novara si tratta dunque di saper sfruttare appieno l'opportunità di evolvere come polo logistico del Nord-Ovest, ragionando in termini di un'area vasta, di un sistema economico allargato (comprendente Piemonte, Liguria e Ovest della Lombardia) che da solo rappresenta il 28% delle imprese attive, il 30% dell'occupazione, il 32% del valore aggiunto, il 41% del commercio estero nazionali.*

*Una sfida che non deve spaventare ma che rappresenta per il nostro territorio un approdo nient'affatto automatico: per raggiungerlo occorrerà infatti che imprese ed istituzioni dei diversi livelli di governo comincino ad agire sinergicamente secondo strategie condivise.*

*La vicinanza dell'aeroporto di Malpensa offre infatti a Novara la possibilità di diventare il vero centro intermodale completo del Nord Italia, nel quale alla presenza della principale intersezione delle reti ferroviarie europee di alta capacità - corridoio 5 e corridoio Genova-Rotterdam - si aggiunge la prossimità al più grande aeroporto italiano per attività cargo, caratterizzato, in questo specifico segmento, da tassi di crescita a due cifre.*

*Perché questo scenario si possa realizzare, occorre però che vengano risolte alcune indecisioni a livello istituzionale, per quanto riguarda sia gli aspetti strategici decisionali, sia l'efficacia nell'attuazione dei programmi di governo.*

*In particolare, si dovranno superare le recenti incertezze sullo sviluppo del centro intermodale novarese, anche chiarendo definitivamente il presunto dualismo con Alessandria, territorio candidato a diventare il retroporto di Genova, con il quale può esistere uno sviluppo sinergico e non necessariamente una contrapposizione.*

*E ancora, è indispensabile completare il piano infrastrutturale di Malpensa 2000, senza il quale l'hub internazionale rischia di rimanere un'opera incompiuta, da opportunità ad occasione sprecata: accessibilità viabilistica e ferroviaria e potenziamento – anche dell'area cargo - attraverso la realizzazione della terza pista sono le priorità alle quali non è più ammissibile rinunciare, per evitare di mettere a rischio il futuro dell'economia dell'intero Nord-Ovest. Sono veramente troppe le opere inserite nell'originale Piano d'area per completare l'accessibilità a Malpensa e non ancora realizzate:*

- *Bretella Boffalora-Malpensa (completamento SS336 della Malpensa fino all'autostrada A4) - tempi previsti: 2007*
- *Sistema viabilistico Pedemontano - tempi previsti: 2014*
- *Collegamento ferroviario Malpensa-Varese - tempi previsti: 2008*
- *Arcisate-Stabio (ferrovia Lugano-Malpensa) - tempi previsti: 2013*

*In conclusione, lo sviluppo della logistica per Novara può avere due scenari: una logistica legata al mero passaggio delle vie di comunicazione, strettamente correlata alla posizione geografica e caratterizzata da un impatto limitato ai settori specifici (trasporti, spedizioni ecc.); una logistica più strettamente legata al sistema economico del territorio, al servizio del sistema economico del territorio, che funga da volano dello sviluppo locale e che costituisca un fattore competitivo per il rilancio dei settori trainanti dell'”area vasta” rappresentata dal Nord-Ovest.*

*È chiaro che questo secondo scenario, nel quale la presenza di un nodo logistico diventa elemento decisivo per un rilancio economico basato sull'attrazione di investimenti e sulla localizzazione di comparti emergenti, dipende in forte misura dalle sollecitazioni che arriveranno dal sistema produttivo, e, ancor di più, dalla capacità del settore pubblico di completare i piani di infrastrutturazione del territorio (viabilità, piattaforme logistiche ecc.).*



**Piero Bassetti**  
Direttore di Globus et Locus

Il problema centrale con cui bisogna confrontarsi oggi nell'ottica dei trasporti è come si riorganizza il territorio quando cambiano le funzioni. Da questo punto di vista, e anche se alcuni dovessero sorprendersi di ciò, Milano si sta riorganizzando e orizzontalizzando divenendo rapidamente un nodo di reti globali.

Il cambiamento delle funzioni è, naturalmente, dovuto in prima istanza al progredire del fenomeno della glocalizzazione, che permette una connessione più immediata fra loci senza una mediazione centralistica. Visto che il tema di questo convegno riguarda una realtà che sarà tale nel 2016, ovvero la costruzione e l'uso della trasversale ferroviaria Nord-Sud sull'asse del Gottardo, è necessario inquadrarlo nei termini concettuali dell'oggi, quelli della glocalizzazione appunto, e non in quelli di ieri o dell'altro ieri, di logiche statuali per non dire immobilistiche.

Vorrei quindi ribadire in questa sede svizzera che, contrariamente alle apparenze, Milano si sta massicciamente riorganizzando come nodo di reti, in una visione e con una purpose che non è più centrica ma reticolare, ovvero aperta a raggiera verso tutti i loci di una certa importanza della Pianura padana. L'assessore della Regione Lombardia Cattaneo ha sottolineato con grande efficacia come in Lombardia si stia reimpostando il piano dei collegamenti e dell'organizzazione del territorio secondo logiche tipiche della glocalizzazio-

ne. Questo modo di procedere non modifica solo la Padania e i suoi rapporti tradizionali con la Svizzera, ma crea nuove dimensioni, ad esempio la Regio insubrica, ben nota a voi tutti e che sta a cavallo tra le realtà statuali italiana e svizzera. Una maggiore permeabilità della frontiera percepita ormai come una cerniera piuttosto che un limite, crea modalità di riorganizzazione che sono ovviamente ben diverse rispetto alla rigida separatezza del passato.

In quest'ottica appare chiaro che un colloquio con la Lombardia non va visto da parte ticinese come un patteggiare con una realtà altra da sé, ma come un dialogo all'interno di una dimensione che si appresta a diventare comune. Se a Mendrisio i pianificatori dell'Accademia di architettura discutono della città allungata che arriva fino a Bellinzona, non si tratta di un caso dato che questo tipo di processo, la formazione di vere e proprie città regione, è già in atto. È quindi ovvio che la Svizzera e la sua organizzazione dei trasporti non può ragionare in termini di territorio nazionale per quel che riguarda una trasversale di questa importanza. Sarebbe lungimirante affermare che a Chiasso e Como il discorso dei trasporti su rotaia va rimesso nelle mani degli italiani? No di certo. **La Svizzera e il Ticino, come noi italiani e lombardi d'altronde, devono farsi carico di un discorso comune in un'ottica globale** di cui la regione aperta Insubria è un paradigma ma che deve potersi allargare all'intera Pianura padana di cui il Ticino geograficamente fa parte.

Se quanto appena detto è vero, non è pensabile una qualsivoglia divisione su temi come questo, comuni alle parti. Sono infatti controproducenti le prese di posizione come quella testé udita da parte del sindaco di Zurigo che tutt'ora vedono le Alpi come una barriera. Le grandi sfide del Mediterraneo, nuovo baricentro dei commerci globali, vanno affrontate assieme non solo dai ticinesi e dai lombardi, ma anche dagli zurighesi. Se in un certo senso voi ticinesi siete ormai un po' anche milanesi, nella misura in cui la natura di Milano e del Ticino è quella di essere midland, terra di mezzo fra l'Europa del Nord e l'Europa del Sud, la funzione di raccordo tra il Nord e il Sud d'Europa non tollera occlusioni ai propri sbocchi naturali, il Mediterraneo da una parte e l'ampio retroterra germanico dall'altra.

Sono convinto che oggi sia imprescindibile ragionare in termini di nuova intelligenza del territorio, che sono termini sempre più globali e sempre meno centralistico statuali. Ringrazio, quindi, Coscienza

Svizzera che ha organizzato questo importante convegno ponendoci anche quattro domande specifiche e pertinenti su ciò che accadrà dopo l'inaugurazione di AlpTransit. Se considerate attentamente, però, **le quattro domande tradiscono un certo atteggiamento di difesa**. Mi fa, invece, molto piacere il poter constatare che gli interventi e il clima che si respira durante questo convegno sono stati capaci di rovesciare questo atteggiamento che si è via via trasformato in comprensione e apertura al nuovo.

Ribaltando l'intervento dell'autorità zurighese, intervento che poggia su ruoli e graduatorie d'importanza che non ci sono più, mi sento di poter sottolineare **la nuova centralità del Mediterraneo**, ancora una volta assurdo a mare centrale da un punto di vista globale. Mi sento allora di dire che noi che viviamo la nuova realtà al sud delle Alpi siamo in grado di percepire le opportunità di un locus indubbiamente importante come Zurigo in modo corretto e più ampio degli stessi zurighesi. Se è vero quello che stiamo dicendo, cioè che il baricentro del rapporto fra Europa e resto del mondo si sta spostando verso Sud, allora non si può più guardare con sufficienza al Sud e alla sua nuova centralità logistica che fa ormai perno su porti come Gioia Tauro più che su Rotterdam nell'ottica degli scambi con l'Oriente emergente.

Quale futuro avrà allora il Ticino nel nuovo mondo globale? Avrà un futuro che non dovrà temere un ridimensionamento della trasversale del Gottardo, un'arteria vitale che deve cogliere le sue opportunità. Per fare un solo esempio concreto chiedo al sindaco di Lugano Giudici, che saluto con piacere, che senso avrebbe la sua nuova grande Lugano in un'ottica prettamente ticinese o svizzera. Mi sento di dire che l'approccio giusto alle problematiche del territorio posto a sud delle Alpi sia quello sottolineato stamattina dall'assessore R. Cattaneo e dal responsabile esteri della Regione Lombardia R. Ronza. **Un approccio che non considera più il Ticino e la Lombardia come entità separate, ma li situa in un'ottica e in una logica padana**. La Padania tutta, infatti, ha ormai assunto la forma di un'unica grande globale city la cui organizzazione non corre più su assi, ma su reti. Ai ticinesi mi sento quindi di chiedere: volete formare un nodo di questa rete?

Finora nella mia esperienza di Presidente di Globus et Locus, associazione di istituzioni transfrontaliera che annovera fra i suoi soci

entità padane fra le quali anche la città svizzera di Lugano, ho avuto l'impressione che i ticinesi a volte dimentichino l'importanza della sfida che ci pone la glocalizzazione. Credo che sia giunto il momento di scegliere fra l'essere l'estremità sud di una realtà divisa dalla nostra o il far parte di un nuovo Pass Staat glocale padano non più centrato sulla cresta del Gottardo ma incardinato fortemente nella Padania di cui fate parte e con cui interagite, come nel caso dell'Insubria.

### Risposta alle domande specifiche: <sup>1</sup>

- 1) Come si colloca in questo ambito un'opera come AlpTransit? AlpTransit facilita in modo radicale la mobilità Nord-Sud e quindi privilegerà ulteriormente la mobilità delle cose e delle persone. Non c'è dubbio che sia la mobilità delle cose che la mobilità delle persone facilitano intermediazioni finanziarie. In casi come questo, come la teoria economica ha descritto già due secoli fa, il vantaggio comparato deriva dalla capacità imprenditoriale delle due polarità. È chiaro che se un'opera di questo tipo crea le premesse per una maggiore comunicazione, **chi ci guadagnerà di più è chi ha più frecce al proprio arco**. Se la qualità e la funzionalità dell'intermediazione finanziaria di Lugano sarà tale da innescare una complementarità con quella di Zurigo e con quella di Milano, allora i vantaggi per la piazza finanziaria luganese potranno essere molteplici.
- 2) Quando l'assetto infrastrutturale migliora, il valore del territorio nella rete globale aumenta. Il Ticino potrà sfruttare alcuni suoi vantaggi indubbi presentandosi come un nodo di reti centripeto, tale da richiamare su di sé attenzione e risorse. Qui mi riferisco soprattutto a quelle multinazionali che sono strettamente collegate, in modo passivo o in modo attivo, alla funzionalità. La logistica è una funzione indubbiamente attiva. **Attrarre funzioni logistiche lombarde e padane in Ticino dipenderà anche dai collegamenti che verranno approntati sia per quel che concerne AlpTransit in direzione Sud sia per quel che riguarda l'importante hub di Malpensa.**

---

<sup>1</sup> vedi pag. 67-68

- 3) L'asse Nord-Sud tra Svizzera e Italia non ha perso la sua importanza (lo attesta anche la costruzione dell'altra grande opera del Lötschberg), la sua funzionalità dipende però in primo luogo dall'inserimento e dal raccordo coi vari corridoi di percorrimto europei. Che il traffico Sud-Est si sviluppi è inevitabile, data la crescita economica del bacino del Mediterraneo. Il raccordo tra il meridione e l'oriente d'Europa non passa più dalle Alpi, lo si vede chiaramente nel caso del corridoio 5. È chiaro che se l'**asse Nord-Sud**, che parte dall'Europa centrale e scavalca il Gottardo, si connette bene all'asse Est-Ovest, il primo **sarà un buon affluente che porterà più acqua al fiume sempre più grosso che scorre in direzione Sud-Est**. La linea del Gottardo, inoltre, faciliterà l'accesso a un tipo di funzioni di qualità presenti nel Nord e che vanno sviluppate anche nel Sud-Est dell'Europa.
- 4) Ogni nuova e buona offerta che abbatta i tempi di percorrenza tra realtà economiche e culturali dell'importanza di Zurigo e Milano produce un cambiamento di abitudini. Con lo stallo stradale sul Gottardo e la comunque non indifferente durata del trasferimento aereo, **un'offerta moderna e veloce come quella di AlpTransit potrebbe fare la differenza**.



## Lavori in corso



*Fotografia rappresentante la costruzione della linea veloce. Un momento di festa durante i lavori in corso. (Fonte: [www.alptransit.ch/galleria](http://www.alptransit.ch/galleria)).*



## SECONDA PARTE: Quale futuro per il Ticino?



**Josep Acebillo**  
Architetto, Direttore dell'Accademia  
di architettura di Mendrisio

### Il futuro del Ticino passa da AlpTransit

Per parlare del futuro del Ticino dalla prospettiva dell'infrastruttura ferroviaria di alta velocità (AlpTransit), bisogna, sino dall'inizio, fare riferimento a due punti essenziali che definiscono i contesti socio-economico e territoriale contemporanei: le conseguenze dell'attuale processo di globalizzazione e il posizionamento del Ticino nell'ottica di inserirsi nella nuova rete transnazionale europea.

Oggi le potenzialità di un territorio non sono tanto un fenomeno endogeno, come nell'epoca industriale. Pur riconoscendo il peso del contesto locale è vero che oggi le influenze e i flussi esterni, specialmente transnazionali, sono i protagonisti dello sviluppo territoriale.

Il contesto contemporaneo è caratterizzato da una triplice realtà: la globalizzazione che favorisce l'emergenza di poteri e forze transnazionali, una nuova economia principalmente neoterziaria, che sostituisce la cultura della concentrazione industriale (fordismo), le nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione che favoriscono i due processi precedenti.

La **nuova trilogia (globalizzazione, nuova economia, nuove tecnologie)** influenza la cultura territoriale e favorisce "cambi urbani",

come era già avvenuto nel secolo XIX quando la cultura politica si appoggiava sulla teoria nazionale dei nuovi stati, l'economia si basava sulla transizione dall'agricoltura all'industria, e la tecnologia del trasporto cambiava vertiginosamente con la comparsa della macchina a vapore.

Questa azione politica, economica e infrastrutturale è evidente in tutto il mondo occidentale, ma è ancora più evidente in Svizzera, una nazione che nel XIX secolo si modernizza fino a occupare la *leadership* europea sulla base di una cultura politica nazionale molto specifica (Federalismo) di una nuova economia industriale (chimica, farmaceutica,...) e una rete di nuove infrastrutture ferroviarie che situano la Svizzera come centro intermodale a livello europeo e come riferimento obbligatorio nel campo dell'infrastruttura del trasporto.

La questione è nel sapere se oggi, in un contesto strutturale di cambiamento più forte rispetto a quello nel diciannovesimo secolo, siamo in condizione di affrontare il futuro come si è fatto centocinquanta anni fa.



*Fig. 1 - Una visione notturna dell'Europa che mostra la sua tendenza isotropica*