

Lo sviluppo della rete dei trasporti nella Lombardia di domani

Autor(en): **Pozzi, Giorgio**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning**

Band (Jahr): - **(1999)**

Heft 3

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-131674>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Lo sviluppo della rete dei trasporti nella Lombardia di domani

Giorgio Pozzi,
assessore ai trasporti
della Regione Lombardia

relazione presentata
al convegno sulla mobilità
transfrontaliera
(Lugano, 27 febbraio 1999)

1. Introduzione

L'attuale giunta della Regione Lombardia, all'atto del suo insediamento, ha individuato come obiettivo prioritario e fondamentale della sua azione il potenziamento della rete infrastrutturale al fine di garantire il miglioramento dei servizi di mobilità e di trasporto al servizio del proprio assetto economico e sociale.

Il ritardo accumulato in tale settore rischia ormai di pregiudicare il ruolo che questa Regione ha sempre avuto e che deve continuare ad avere, non solo per sé, ma per tutto il sistema italiano.

L'evoluzione della Comunità Europea e dell'economia mondiale, fa ritenere indilazionabile la risoluzione di quei problemi che, siamo certi, coinvolgono la Lombardia. Soprattutto quale luogo geografico di intersezione tra le direttrici europee Est-Ovest e Nord-Sud.

La Lombardia, la Svizzera centrale e la Germania meridionale sono da sempre interessate da una domanda di trasporto interna che nell'ultimo periodo sta subendo un forte aumento a seguito degli effetti della crescente integrazione del mercato unico europeo.

Questo rapido processo, che sarà ulteriormente accelerato dall'integrazione monetaria, accresce il livello di interscambio dell'Europa centrale con l'Italia ed in particolare con l'area lombarda, fortissimo polo produttivo e di consumo.

Questi territori vengono oggi ad essere interessati da una domanda di trasporto di transito che si viene ad aggiungere a quella originata dalle regioni attraversate, determinato dall'evoluzione del sistema produttivo ed economico mondiale.

I risultati delle ricerche più recenti che si sono occupate di prevedere i flussi di trasporto attraverso le Alpi e la loro ripartizione mondiale prevedono che il volume di traffico attraverso i valichi svizzeri è destinato a crescere sensibilmente.

La globalizzazione dell'economia ha comportato una trasformazione delle economie asiatiche da economia a pianificazione centralizzata o di sussistenza verso economie di mercato di libero scambio. Questo fenomeno ha attivato una direttrice

Est-Ovest che fa del Mediterraneo, ed in particolare dei porti italiani, un nuovo crocevia dei traffici mondiali, provocando una spinta fortissima alla domanda di trasporto e modificando, sotto il profilo trasportistico, il ruolo dell'Italia settentrionale. Infatti, si va sempre più affermando nei traffici marittimi la rotta che congiunge i porti dell'Estremo Oriente con il Mediterraneo, che riacquista il ruolo di porta per l'Europa, ed i porti atlantici degli Stati Uniti. A percorrere questa rotta sono le navi «giramondo», navi dalle enormi capacità, che effettuano un'unica fermata europea nel Mediterraneo, per poi proseguire verso l'Atlantico. Durante la tappa i container contenenti le merci aventi destinazione in Europa vengono trasbordate (*transshipment*) su navi di minori dimensioni, navi *feeder*, che servono gli altri porti mediterranei.

La specializzazione territoriale e settoriale del sistema produttivo spinge poi verso modelli produttivi a rete, fortemente deverticalizzati e caratterizzati da elevatissimi differenziali di costo. Ciò consente di compensare i costi di trasporto su lunghe e lunghissime distanze e di rendere preferibile un modello di produzione basato più sul «buy» che sul «make» e quindi a maggiore intensità di trasporto anche nelle fasi intermedie di produzione.

Un riscontro di questi fenomeni è individuabile nell'evoluzione dei traffici portuali del Mediterraneo, ed in particolare per quanto riguarda i porti di Gioia Tauro e Genova:

- il porto di Gioia Tauro svolge quella funzione di *transshipment* che costituisce il perno della rotta mediterranea delle navi «giramondo»;
- il porto di Genova ha una posizione geografica che lo rende particolarmente idoneo all'essere il *gateway* dell'Italia nordoccidentale e del segmento centrale dell'arco alpino.

Negli ultimi anni entrambi i porti hanno visto il volume dei propri traffici moltiplicarsi, anche grazie a notevoli investimenti tecnologici.

2. Programmi europei e politiche nazionali in materia di trasporti

La risposta alla domanda crescente di mobilità do-

vrà quindi tenere conto degli scenari evolutivi a livello mondiale e degli obiettivi fissati dall'Unione Europea sul tema trasporti: i sistemi nazionali si andranno sempre più caratterizzando come parti di un unico sistema trasportistico europeo, inteso come rete infrastrutturale e logistica integrata.

L'Unione Europea ha indirizzato la propria azione politica nel campo dei trasporti su alcuni capisaldi. Il primo è senz'altro costituito dal concetto di «mobilità sostenibile».

In questo ambito, le ferrovie rivestono un ruolo centrale nella mobilità di persone e merci. Da qui l'obbligo di rendere il trasporto ferroviario adeguato al mercato e alle esigenze dei consumatori, tramite una vera e propria strategia di rilancio delle ferrovie comunitarie, con l'apertura del settore alla libera concorrenza, realizzabile grazie alla separazione funzionale tra gestione dell'infrastruttura e gestione dell'esercizio.

Gli «Orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN)» riconoscono alla Lombardia un ruolo strategico per lo sviluppo dell'intero paese, in quanto crocevia di alcune direttrici europee fondamentali delle diverse modalità di trasporto.

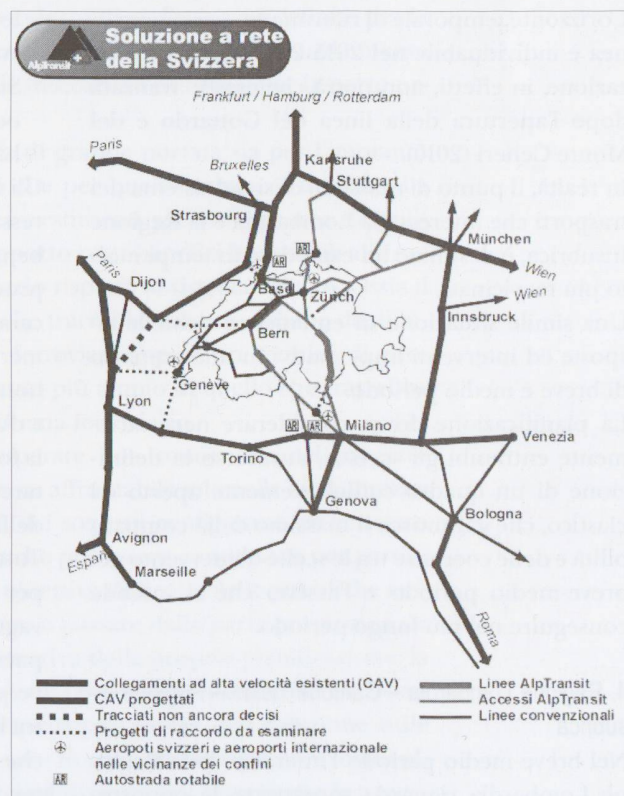
Voglio qui ricordare in particolare:

- il Corridoio ferroviario n. 5 (Lione-Milano-Trieste-Lubiana-Budapest-Kiev) che ha l'obiettivo di una migliore organizzazione del trasporto sull'asse Est-Ovest del Sud Europa e del bacino del Mediterraneo;
 - l'asse del Gottardo (Germania-Zurigo-Lugano-Milano-Genova-Gioia Tauro) che permette di potenziare il corridoio Nord-Sud interessato dai traffici provenienti dai grandi porti dell'Atlantico Settentrionale, del Mare del Nord e del Mediterraneo;
- il Sistema Aeroportuale Lombardo (Malpensa, Linate e Orio al Serio) che costituisce un fondamentale nodo di collegamento internazionale, comunitario e regionale nella Rete Aeroportuale Europea.

3. Integrazione delle reti

La questione si pone quindi ad una dimensione «globale»: l'aeroporto intercontinentale di Malpensa, la rete europea dell'alta velocità ferroviaria, i corridoi attraverso i quali le merci dal Nord Europa raggiungeranno i porti di Genova e Gioia Tauro, riempiendo le navi «giramondo», sono elementi essenziali per rafforzare il ruolo del sistema insediativo di Milano, Como, Varese, Chiasso e dell'intera regione, nel sistema delle relazioni internazionali.

La questione si pone però anche ad una dimen-



sione «locale»: senza l'integrazione delle reti e dei nodi dei collegamenti internazionali con le reti e i nodi dei collegamenti «locali», ben difficilmente i vantaggi dei nuovi livelli di accessibilità potranno essere trasferiti da pochi ed esclusivi punti del territorio all'intera regione metropolitana, aumentandone in questo modo il livello complessivo di competitività.

D'altra parte, senza moderni ed efficienti collegamenti locali e regionali ben difficilmente si potrà avere quell'«effetto rete» nell'organizzazione urbana e territoriale, che permetta di sviluppare rapporti di sinergia e di complementarità tra le diverse città della regione metropolitana e di valorizzare in questo modo la storica vocazione policentrica della Lombardia.

È per questo che la Regione Lombardia riconosce l'importanza della nuova linea ferroviaria Alp-Transit di collegamento tra l'Italia e la Svizzera, nell'ambito di un sistema di transito transalpino che è a sua volta un segmento del sistema europeo di trasporto.

Una nuova linea è sicuramente indispensabile per affrontare le pressioni che la domanda di trasporto eserciterà sul sistema.

La Regione Lombardia però ritiene fondamentale che le decisioni inerenti al tracciato vengano assunte tenendo assolutamente conto degli aspetti territoriali-ambientali e di servizio all'intera area metropolitana interessata. In tal senso impegnerà anche lo Stato Italiano.

L'orizzonte temporale di riferimento per questa linea è individuabile nel 2015-2020. La sua realizzazione, in effetti, non potrà che essere avanzata dopo l'apertura della linea del Gottardo e del Monte Ceneri (2010).

In realtà, il punto di massima crisi del sistema dei trasporti che interessa la Lombardia e la Regione Insubrica, è destinato ad esplodere in tempi molto più ravvicinati.

Una simile situazione di emergenza richiede risposte ed interventi impegnativi in uno scenario di breve e medio periodo.

La pianificazione dovrà considerare necessariamente entrambi gli scenari, attraverso la definizione di un quadro sufficientemente aperto ed elastico, che garantisca il massimo della compatibilità e delle coerenze tra le scelte d'intervento nel breve-medio periodo e l'assetto che si intende conseguire nel più lungo periodo.

4. Regione Lombardia – Cantone Ticino – Regione Insubrica

Nel breve-medio periodo l'interesse della Regione Lombardia riguarda soprattutto le opportu-

nità-possibilità di potenziare ed integrare i diversi livelli delle reti e dei servizi ferroviari (a lunga e media distanza e a livello locale-regionale) per contribuire in questo modo a valorizzare l'insieme della rete urbana policentrica, nelle sue relazioni interne e nelle sue aperture verso l'esterno.

Le funzioni strategiche ai fini dello sviluppo dell'intera regione dovranno avere come riferimento i nodi primari e secondari della rete urbana regionale, che si estende da Milano, oltre il confine italo-svizzero, fino a raggiungere Lugano.

Infatti sin dalla fine del XIX Secolo l'area frontiera tra la Regione Lombardia e il Cantone Ticino ha subito un forte sviluppo dei traffici Nord-Sud, dapprima ferroviari e poi stradali. A sua volta la crescita della mobilità ha indotto un forte sviluppo demografico ed economico, articolato attorno ai tre centri urbani principali della Regione Insubrica: Como, Lugano e Varese.

La presenza della frontiera non ha ostacolato lo sviluppo di relazioni tra la popolazione diffusa sull'intero territorio italo-svizzero e attività economiche concentrate in alcune aree svizzere a ridosso del confine.

Alcuni fatti significativi a testimonianza della forte integrazione tra queste aree italo-svizzere sono ad esempio:

- la nuova Università della Svizzera Italiana, con sedi a Lugano e Mendrisio, in stretta connessione e collaborazione con le Università di Como e di Varese;
- le attività produttive recenti che si sono sviluppate nell'area compresa tra Mendrisio, Stabio e Chiasso, e sono legate ad una forte occupazione di mano d'opera frontiera che ha origine principalmente dall'area di Varese.

Gli interventi nel campo della mobilità non interessano solo i grandi scenari evolutivi mondiali, bensì dovranno garantire il sostegno ai sistemi produttivi locali (servizi avanzati alle imprese del campo dell'innovazione tecnologica, della commercializzazione, della logistica dei trasporti), nonché le funzioni connesse al turismo culturale e d'affari, ai servizi sociali di livello superiore e alla formazione universitaria. In sintesi occorre esaltare la nervatura del sistema economico-sociale della Regione Lombardia.

Tutto questo dovrà costituire anche l'occasione per un miglioramento dell'ambiente: bisogna salvaguardare e valorizzare i caratteri ambientali e paesistici dei territori periurbani, per garantire l'equilibrio ecologico e ambientale in una regione tra le più abitate ed urbanizzate d'Europa, ma anche per rafforzare quell'organizzazione urbana e territoriale policentrica i cui punti di forza sono

rappresentati dai nodi delle reti di mobilità e in particolare delle reti su ferro.

Gli interventi da realizzare del breve-medio periodo dovranno essere compatibili con i disegni di più ampio respiro realizzabili nel lungo periodo. Con questo principio sono stati individuati gli interventi sotto indicati:

- valorizzazione della direttrice storica Milano-Chiasso;
- realizzazione della stazione unica Como-Chiasso;
- rafforzamento delle relazioni Varese-Como e delle relazioni Varese-Cantone Ticino attraverso la realizzazione della linea ferroviaria Varese-Lugano-Como;
- riassetto del nodo ferroviario di Varese (stazione unica FS/FNME);
- realizzazione di nuovi terminali e di nuovi poli logistici al servizio dell'area milanese e lombarda, con particolare riferimento al bacino del Nord Milano;
- realizzazione del nuovo Sistema Viabilistico «Pedomontana» e della bretella di Gallarate dalla A8 alla SS 336, destinata a migliorare il collegamento da Varese e dal Canton Ticino (nuovo valico del Gaggiolo) con l'aeroporto di Malpensa 2000;
- nuova gestione regionale per la navigazione dei laghi.

4.1 Linea ferroviaria Lugano-Mendrisio-Varese

La connessione ferroviaria tra Arcisate (sulla linea FS Varese-Porto Ceresio) e Stabio (recupero del tratto svizzero della vecchia linea della Valmorea), permetterebbe di collegare Varese direttamente con Mendrisio e Lugano, e attraverso il nodo di Lugano, a Como. Inoltre, attraverso la Varese-Gallarate collegherebbe tutto il Cantone Ticino con l'aeroporto di Malpensa 2000.

L'analisi della domanda attuale e futura interessante il collegamento Lugano-Mendrisio-Varese, ha condotto a risultati incoraggianti per quanto riguarda la copertura dei costi d'esercizio.

Le innovazioni introdotte dai Decreti «Bassanini», che stanno rivoluzionando il mondo dei trasporti in Italia, fanno ben sperare sulle potenzialità di questa linea. Infatti, attraverso l'integrazione mondiale tra i servizi di autotrasporto e il Servizio Ferroviario Regionale si potrebbe realizzare un servizio di trasporto pubblico più capillare ed efficiente, organizzandolo in modo da esaltare e aumentare le capacità attrattive della funzione ferroviaria.

4.2 Aree di interscambio di Como e Varese

Le attività avviate dalla Regione Lombardia con gli Enti Locali interessati su alcune aree di inter-

scambio del Servizio Ferroviario Regionale ha consentito di far avanzare i progetti che riguardano le aree di interscambio di Como e di Varese.

4.2.1 Nodo di Como

Il progetto pilota del nodo di Como costituisce un obiettivo strategico sia sotto l'aspetto trasportistico regionale, sia sotto l'aspetto di riqualificazione urbanistica della Città.

Il ruolo della stazione di San Giovanni va comunque valutato all'interno della definizione della linea del Gottardo: il modello di esercizio della nuova linea stabilirà i ruoli e l'organizzazione delle stazioni. In questo quadro la realizzazione di un'unica stazione Como-Chiasso, disponendo di tutti i collegamenti necessari con la Città di Como, potrebbe costituire un momento decisivo per la riorganizzazione urbanistica di quella che può ormai considerarsi una Città unica.

È necessario predisporre da subito il progetto di fattibilità relativo alla metrotranvia, da candidare alle domande di finanziamento ex Lege 221/92.

4.2.2 Nodo di Varese

L'unificazione dei due servizi ferroviari FNM e FS, in un'unica stazione risponde soprattutto a esigenze di razionalizzazione del servizio ferroviario, e alla necessità di risolvere i problemi di una viabilità passante e i problemi di barriera urbana creati dall'area ferroviaria, acquisendo aree strategiche per la qualificazione dell'impianto urbano.

Il progetto in termini preliminari è definito per la parte ferroviaria, più generico e sostanzialmente affidato alle indicazioni di P.R.G., per la parte urbanistica.

Esso risulta di grande portata sia per l'impianto ferroviario che per quello urbano. Tuttavia, alla luce degli investimenti previsti, occorre riequilibrare il rapporto costi-benefici imputabili al sistema ferroviario rispetto al sistema urbano. Ossia il vantaggio che trarrebbe l'assetto urbano dagli investimenti ferroviari appare, in termini di proporzioni, assai più ampio di quello che trarrebbe lo stesso sistema ferroviario.

Occorre superare una concezione del progetto «monoblocco» affrontabile solo nella sua interezza: la pluralità dei soggetti configurano un processo ad incastro che può essere considerato per parti.

Esiste una obiettiva difficoltà delle pubbliche amministrazioni a passare dalla parte promozionale a quella attuativa della propria pianificazione: la creazione di una figura organizzativa che si occupa di tali aspetti può essere una soluzione utile specie nel caso in cui, come questo, sono coinvolti soggetti pubblici e privati: ovvero che le proce-

ture si indirizzino verso la creazione di società miste che presuppongano una figura coordinatrice con ruolo promozionale e programmatico.

4.3 Nuovo sistema viabilistico «Pedemontana»

La realizzazione del nuovo sistema viabilistico «Pedemontana» si rende oggi ancor più indispensabile. Infatti, il completamento della tangenziale di Como, nonché il completamento della tangenziale di Varese fino a raggiungere il valico del Gaggiolo, permette di collegare Como e Varese tra di loro e di collegare i due poli con la Brianza e l'area Bergamasca. L'area comasca, l'area varesina e il Cantone Ticino, verrebbero così ad essere connesse con il sistema economico insediativo del Nord Milano e con tutto il sistema autostradale italiano, e attraverso questo si potrà raggiungere Cargo City di Malpensa, l'aeroporto Orio al Serio e i porti di Genova e Gioia Tauro senza necessariamente interessare il nodo di Milano.

Il 26 gennaio la Regione Lombardia ha sottoscritto con le Province di Bergamo, Como, Lecco, Milano e Varese, e i comuni di Como e Varese, l'Autostrada Pedemontana Lombarda, l'Autostrada Serravalle Milano-Ponte Chiasso, l'Autostrade S.p.A. e l'A.N.A.S. il Protocollo d'Intesa relativo al Nuovo Sistema Viabilistico «Pedemontana».

Si stanno avviando le concertazioni con gli Enti Locali per la definizione del tracciato.

4.4 Gestione regionale per la navigazione dei laghi

Per la Regione Insubrica la modalità acqua ha un rilievo particolare. Lo Stato Italiano trasferirà la Gestione Governativa per la navigazione dei Laghi alle regioni territorialmente competenti entro il 1. gennaio 2000, previo risanamento tecnico-economico del servizio di navigazione di linea.

La Regione Lombardia ha già sollecitato la formulazione della Proposta di Piano di risanamento tecnico-economico.

In questa sede voglio fare una proposta agli amici Ticinesi, una proposta di collaborazione circa il modello organizzativo che si intende utilizzare per la gestione del Servizio di navigazione dei nostri laghi: costituire una sola società mista Regione Lombardia-Cantone Ticino per la gestione congiunta di tutti i laghi, o più società, una per ciascuno dei laghi. Se condivisa, questo potrà essere un altro tema concreto su cui intavolare concrete collaborazioni.

4.5 Porti lacuali

L'interesse della Regione Lombardia verso la navigazione dei laghi è rivolto non solo agli aspetti propriamente trasportistici ma anche agli aspetti

turistici. La Regione Lombardia si sta impegnando a realizzare un Programma di Interventi sul demanio lacuale con particolare riferimento ai lavori infrastrutturali sui porti turistici. Con il Programma si vogliono disciplinare gli interventi di manutenzione e potenziamento necessari per la valorizzazione del patrimonio esistente e individuare le eventuali localizzazioni per nuovi posti barca, nel rispetto delle peculiarità paesistiche dei luoghi e degli ecosistemi lacuali.

4.6 Il piroscampo Patria

Un altro intento della Regione Lombardia è quello di ripristinare il battello a vapore «Patria» a funzione storico-culturale, per poterlo inserire, insieme al «Concordia», in un programma più vasto di rilancio del turismo regionale.

Tuttavia è da precisare che il piroscampo «Patria», attualmente in rimessaggio presso il cantiere di Derbio, è tuttora di proprietà statale.

4.7 Linea ferroviaria della Valmorea

L'attuale ripristino a scopo turistico della tratta ferroviaria non elettrificata che va da Valmorea al confine svizzero, compiuto con l'intervento gratuito di volontari tecnicamente qualificati, è un'iniziativa interessante e sicuramente da favorire per il rilancio del turismo regionale.

5. Programmazione Regionale

I documenti della Programmazione Regionale nel campo dei trasporti e della viabilità sono ormai datati. La realtà sociale ed economica sta vivendo profonde e a volte laceranti trasformazioni: la nuova realtà Europea, la globalizzazione dell'economia, le nuove tecnologie che consentono soluzioni un tempo impensate, impongono di riconsiderare il quadro della programmazione.

La Regione Lombardia ha avviato il processo per il nuovo Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti. L'impostazione, nuova rispetto al passato, è quella di considerare il problema della mobilità di persone e merci, in una visione d'insieme delle risposte che dovranno essere date soprattutto in termini di servizi prima ancora che infrastrutturale, superando quella distinzione tra trasporto pubblico (ferroviario-metrotranviario) e viabilità privata (stradale-autostradale).

Questa impostazione è stata recuperata dalla L.R. n. 22/98 «Riforma del trasporto pubblico locale in Lombardia», ed ora sappiamo che tali principi sono alla base del Documento che il Governo ha presentato per l'avvio del processo di definizione del nuovo Piano Generale dei Trasporti.

Il processo di costruzione del Piano richiederà

tempo, poiché è nostro interesse coinvolgere tutti gli attori interessati a questo settore, essenziale per il sostegno e lo sviluppo della società.

Un'anticipazione del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti è costituita dal Piano del sistema dell'intermodalità e della logistica in Lombardia elaborato dalla Regione Lombardia nel 1998, coinvolgendo nel processo di pianificazione tutte le realtà istituzionali ed economiche interessate al tema.

Il Piano ha definito le localizzazioni e le tipologie di impianti di cui la Lombardia dovrà dotarsi entro il 2005, per far fronte alla crescente domanda di interscambio merci.

È da rimarcare che sui contenuti del Piano, che delinea una rete di interporti, centri intermodali e poli logistici integrati, si è registrato il consenso di tutte le Province e delle maggiori associazioni imprenditoriali lombarde.

Da segnalare per l'area insubrica il ruolo di Cargo City di Malpensa e, in particolare per l'area comasca, l'aeroporto di Montano Lucino.

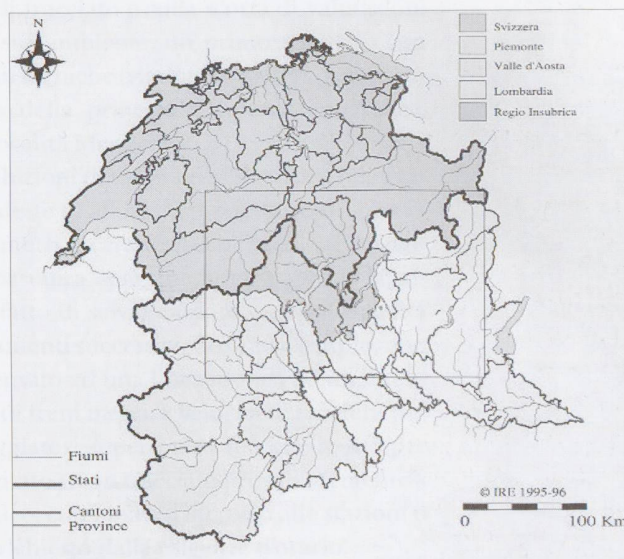
Abbiamo individuato un processo di costruzione del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti che ci consenta di affrontare e risolvere quei problemi che hanno un grado di definizione ormai chiaro, come ad esempio l'accessibilità all'Aeroporto di Malpensa.

Il prossimo mese di marzo, verrà sottoscritta l'Intesa Istituzionale di Programma che definisce i finanziamenti di potenziamento del sistema infrastrutturale per la mobilità lombarda. In concomitanza, verrà sottoscritto l'Accordo di Programma Quadro sul Sistema integrato di accessibilità all'Aeroporto di Malpensa, che comprende il pacchetto degli interventi prioritari e strategici per l'accesso all'aeroporto.

L'Accordo di Programma prevede finanziamenti per 5'300 miliardi di Lire, di cui 3'800 mld sono gli interventi ferroviari e 1'500 mld per interventi stradali.

Gli interventi di interesse per la Regione Insubrica e il Cantone Ticino finanziati dall'accordo sono:

- studio di fattibilità del collegamento ferroviario Lugano-Mendrisio-Varese;
- Progetto Pilota del nodo di Como;
- Progetto Pilota del nodo di Varese;
- linea ferroviaria Sempione-Luino: raccordo di Busto Arsizio con la linea del Malpensa Express;
- studio di fattibilità del collegamento dell'aeroporto di Malpensa con la linea ferroviaria del Sempione;
- Sistema Viabilistico «Pedemontana».



6. Conclusioni

A questo punto diventa indilazionabile costituire la Comunità di lavoro Ferrovia Lugano-Mendrisio-Varese tra Regione Lombardia, Cantone Ticino, Ferrovie Federali Svizzere e Ferrovie dello Stato, che si occupi della realizzazione della connessione ferroviaria tra Arcisate e Stabio. La comunità di lavoro dovrà garantire tutte le azioni necessarie per la realizzazione dell'infrastruttura e del suo esercizio, promuovendo anche il coinvolgimento di ulteriori soggetti pubblici e privati.

Il miglioramento delle infrastrutture di trasporto avrà indubbiamente un'incidenza fondamentale sul futuro di tutta l'area metropolitana, che si estende da Milano, oltre il confine italo-svizzero, fino a raggiungere Lugano. Ad esso è legato lo sviluppo sociale ed economico dell'intera area e il suo assetto territoriale-ambientale.

È per questo che è fondamentale portare avanti, oggi ancor più di prima, una volontà di collaborazione e di impegno comune tra la Regione Lombardia, il Cantone Ticino e la Regione Insubrica.

Summary

The importance of the new AlpTransit railway line that will link Italy and Switzerland is understood in the Region of Lombardy. This connection is part of a larger system of transportation across the Alps, which in turn is a subsystem of the entire European transportation system. However, it is considered to be of basic importance that the decisions taken concerning routing give full weight to the various aspects of the territory and environment of the whole metropolitan area involved and the services provided for the same. Long-term planning for the development of the entire region has to take into account the most important as well as the less important hubs of the regional urban transportation network, which extends from Milan over the Italian-Swiss border up to Lugano. In fact, since the end of the nineteenth century, North-South traffic has undergone significant development in the border area between the Region of Lombardy and Canton Ticino. The initial increase concerned rail traffic, and afterwards highway traffic greatly increased. This increase in mobility consequently resulted in an increase in population and strong economic growth that was concentrated around the three main urban centres of the Insubrian Region: Como, Lugano and Varese. The fact that there was a border did not hinder the development of good relations between the population living in all of the Italian-Swiss territory and economic activity concentrated in some Swiss areas right on the border. Some significant facts that bear witness to the high degree of integration between these Italian-Swiss areas are, for example: the new University of Italian Switzerland with faculties in Lugano and Mendrisio, which work closely together with the Universities of Como and Varese; and the new industries that have developed in the area between Mendrisio, Stabio and Chiasso. They employ a large number of border workers, who mainly come from the area of Varese. Decisions taken in the field of transportation do not interest only large-scale development on a world-wide level; these decisions must guarantee support for local systems of production as well as satisfy the requirements for the successful functioning of tourism at a certain cultural level and of tourism for large groups. The needs of social services at a high level and of university education must also be taken into account.