

Ferrovia 2050:

Un piccolo passo nella giusta direzione, ma manca ancora il concetto generale.

Svizzera / Schweiz / Suisse, 17 agosto 2023. **Il Consiglio federale lancia segnali positivi nella Svizzera occidentale e orientale e al Lötschberg. Ma nonostante i 27 miliardi di franchi, la ferrovia non avrà portato alcun beneficio apprezzabile all'ambiente, alla società e all'economia entro il 2035. Il nuovo orientamento del Consiglio federale di realizzare anche nuove linee per il traffico a lunga percorrenza lascia ben sperare. Tuttavia, manca ancora un concetto generale e l'incidente al Gottardo mostra un'altra debolezza della strategia.**

L'UFT e il Consiglio federale insistono nel misurare il potenziale dei passeggeri in numero di viaggi anziché nel ben più significativo numero di passeggeri-chilometro.

Il Consiglio federale fa un piccolo passo nella giusta direzione, ma non è sufficiente perché la ferrovia possa contribuire in modo significativo agli obiettivi della Confederazione. Continuando a sostenere che il potenziale maggiore si trova negli agglomerati (pagina 35 del messaggio) sulla base di cifre irrilevanti che equiparano i singoli tragitti di 2 km a quelli di 2.000 km, l'UFT ignora l'altra grande metà dei passeggeri-chilometro (pkm) che si trovano sulle linee principali nazionali e internazionali. L'attenzione del Consiglio federale sulle brevi e medie distanze rimane quindi sbagliata. Questa

opinione di SwissRailvolution è condivisa anche da alcuni Cantoni, dalle FFS, dalle RhB, dalla Thurbo, dal SEV, dal VöV e da molte altre organizzazioni interessate, come dimostra il risultato della consultazione.

Il Consigliere federale Albert Rösti ha affermato di voler offrire un'alternativa all'automobile e ai viaggi aerei a corto raggio con la ferrovia, cosa che è stata accolta con favore da SwissRailvolution. Tuttavia, nel messaggio del Consiglio federale non è chiaro come questo obiettivo possa essere raggiunto.

Nessun concetto generale

Continua la politica dello "Zückerli": ogni regione riceve qualcosa per non essere disturbata. Ma quello che sembra un regalo in realtà indebolisce il sistema ferroviario nel suo complesso. Manca un concetto globale, senza il quale gli ampliamenti infrastrutturali hanno un beneficio limitato. Con un concetto globale, i peggioramenti dell'orario 2025 per la Svizzera occidentale e della bozza per l'orario 2035, ad esempio, si sarebbero potuti evitare in larga misura, perché i problemi sarebbero stati notati in tempo. Inoltre, il traffico a lunga percorrenza non è sufficientemente accelerato. Ma solo se il traffico a lunga percorrenza è adeguato, anche le ferrovie regionali e suburbane potranno fornire un beneficio ottimale. L'espansione e l'accelerazione delle grandi linee principali nazionali e internazionali come linee feeder, ad esempio, porta alle ferrovie più piccole, come la ferrovia Centovalli Vigezzina, il maggior numero di passeggeri, misurato in pkm. Il concetto generale dovrebbe includere anche nuove linee transfrontaliere per raggiungere più velocemente Francoforte, Stoccarda, Monaco, Milano, Lione e Parigi.

Esempio di deragliamenti del treno nella galleria di base del Gottardo

L'incidente nella Galleria di base del San Gottardo (GBT) mostra le ulteriori conseguenze della mancanza di un concetto globale da parte del governo federale: Se il treno che si è schiantato fosse deragliato qualche chilometro prima nella zona di Bellinzona, la strada panoramica e la GBT non sarebbero state percorribili per settimane. Questo perché tutti i treni devono passare da Bellinzona, il che comporta elevati rischi e un punto debole per la rete. Più le merci e i passeggeri si spostano su rotaia, più l'economia sarà sensibile a interruzioni come quella di Rastatt nel 2017, tra Losanna e Ginevra nel 2021 o al Gottardo oggi nel 2023.

La decisione del Consiglio federale di dare priorità alla nuova linea Morges - Perroy è corretta e viene accolta con favore da SwissRailvolution. Tuttavia, deve essere inserita in un concetto globale che identifichi tutti i punti deboli sugli assi nord-sud ed est-ovest da confine a confine e li realizzi in fasi successive in collaborazione con i Paesi vicini. Ciò include una circonvallazione di Bellinzona, nuove linee tra Lugano e Milano e tra il portale nord della GBT e lo Zimmerberg. Anche tra Losanna e Ginevra è necessaria una nuova linea non solo da Morges a Perroy, ma su tutta la lunghezza, motivo per cui SwissRailvolution auspica che anche la prima tratta Morges - Perroy venga realizzata in modo compatibile con l'aumento di velocità. Infine, ma non per questo meno importante, l'urgente necessità di bypassare il più grande punto debole della rete ferroviaria svizzera, la stazione di Olten, non è

purtroppo ancora in fase di progettazione e il suo concetto di orario in direzione di Zurigo, così come in tutta la Svizzera, non è chiaro. L'intenzione di SwissRailvolution non è ovviamente quella di mettere in discussione gli adeguamenti alle strutture pubbliche di Olten previsti dal Consiglio federale, ma di ricordare il problema più grande di Olten: in caso di un incidente simile a quello di Rastatt o della GBT, l'intera rete svizzera crollerebbe.

Una promessa con costi elevati e interruzioni del traffico garantite

Negli ultimi dieci anni, la politica di basarsi solo sulla rete esistente ha portato a un numero sempre maggiore di cancellazioni di treni, a una minore puntualità, a forti ritardi nei cantieri e a un aumento dei costi di costruzione. La politica dell'UFT di piccoli passi - senza un concetto generale - si rivela inoltre spesso molto più costosa di nuove linee complete, che hanno un rapporto costi-benefici molto migliore e possono essere costruite molto più facilmente indipendentemente dall'esercizio in corso. Nel 2010, con un investimento relativamente contenuto di 6 miliardi di franchi, Ferrovia 2000, progettata all'epoca dalle FFS come progetto globale, aveva guadagnato più quote di mercato di quelle che l'UFT pretende di raggiungere entro il 2035 con un investimento di 27 miliardi. L'UFT vuole guadagnare più quote di mercato entro il 2035 con 27 miliardi di franchi. (senza costi Alptransit!). A causa della scarsa attrattiva della ferrovia nel traffico a lunga percorrenza, non si può nemmeno realizzare il passaggio dall'aereo e dall'auto alla ferrovia.

Conclusione

SwissRailvolution accoglie con favore la rapida attuazione della mozione 22.4263 "*Asse ferroviario est-ovest equilibrato, efficiente e attrattivo*" da parte del Consiglio federale, che prevede un'accelerazione delle tratte Winterthur-San Gallo e Berna-Losanna, nonché la prima sezione della nuova linea tra Losanna e Ginevra. Tuttavia, il modo in cui queste infrastrutture possono essere integrate in un concetto globale lungimirante con orari, velocità, nodi ferroviari e integrazione nella rete europea deve ancora essere chiarito con urgenza nella prospettiva di Ferrovia 2050. Ma questi progetti non devono essere investimenti a breve termine che scaricano costi aggiuntivi sulle generazioni future.

Per tutti questi motivi, il Consiglio federale dovrebbe rispondere alla mozione 22.4258 "*Interscambio dei trasporti in Svizzera*" il prima possibile e non aspettare il 2026. Altrimenti, c'è il rischio che i progetti già in corso vengano ulteriormente ritardati da inevitabili adeguamenti per garantire la compatibilità verso l'alto.

TEL (IT) 079 620 64 65 **Filippo Lombardi**, Presidente SwissRailvolution

TEL (DE) 079 693 65 80 **Guido Schoch**, Vicepresidente SwissRailvolution

TEL (FR) 079 584 60 89 **Tobias Imobersteg**, Segretario generale SwissRailvolution

SwissRailvolution - associazione per l'ideazione e lo sviluppo della ferrovia svizzera del futuro (associazione senza scopo di lucro ai sensi dell'articolo 60 e seguenti del Codice Civile svizzero)

Solo una visione a lungo termine - che integri tutti gli investimenti già decisi - consentirà di rinnovare la rete ferroviaria svizzera, anche con un forte ancoraggio in Europa. La spina dorsale di questa nuova rete si basa sulla croce federale della mobilità, che prevede due grandi assi est-ovest e nord-sud, da confine a confine.

