



ASSOCIAZIONE “PRO GOTTARDO FERROVIA D’EUROPA”

Risposta alla procedura di consultazione del CF su “PROSPETTIVA FERROVIA 2050”

ALLEGATO 1: CONSIDERAZIONI CRITICHE POLITICO-ECONOMICHE

A. OSSERVAZIONI GENERALI

1. PREMESSE RESTRITTIVE E CONDIZIONANTI

Se da una parte si può condividere l'approccio multidimensionale della visione della futura mobilità – nelle sue dimensioni non solo settoriali ferroviarie, ma anche climatico-ambientali e territoriali – dall'altra, trattandosi di una visione, l'approccio sembra essere fortemente condizionante sin dalle premesse sotto il profilo dei gradi di libertà concessi nell'affrontare visione, obiettivi e linee d'azione.

Perché? Ecco una sintesi delle criticità:

- > **una visione decisamente conservatrice.** Lo è sin dal mandato stesso proponendo (1.1) praticamente a partire dall'implementazione del programma 2025 e 2035 la continuazione nell'ambito di uno scenario ottimizzato.
Eppure, non sono mancati gli inviti ad affrontare in modo diverso il tema (NZZ 7.09.19 “Ein neuer Plan für die Bahn”): “La mobilità sta affrontando grandi sconvolgimenti. Le FFS potrebbero svolgere un ruolo chiave se il Consiglio federale e il Parlamento si dissociassero dalle vecchie idee”. ... “Occorre una visione che non è solo quella del recupero dei valori del servizio pubblico, quali la sicurezza, la puntualità, l'affidabilità, la concorrenzialità”. Ora, a tre anni di distanza, riecco nuovamente la NZZ (12.7.22) con una pagina d'opinione dal titolo “Bahn ohne Plan”.
- > **una scontata visione svizzerocentrica.** Addirittura nascosta, se ci riferiamo all'unico allegato che tratta degli studi per i collegamenti internazionali “Etude des potentiels ferroviaires pour les liaisons internationales”, 6t bureau de recherche, Genève). Il mandato dell'UFT chiede unicamente i potenziali origine-destinazione internazionali riferiti a cinque grandi comprensori svizzeri. Come se il traffico internazionale attraverso la Svizzera concernesse solo le merci!
- > **una strisciante sottomissione della mobilità agli obiettivi climatico-ambientali.** Pieno accordo per un approccio multidisciplinare, ma senza pre-condizionamenti. Esempi: non sono previsti nuovi investimenti infrastrutturali intesi a sviluppare il traffico passeggeri a lunga distanza e il traffico internazionale (4.2.1); si tende a considerare un aumento della mobilità di lunga percorrenza come produttore di effetti territoriali indesiderati (4.3.2). In sostanza, la “miglior politica della mobilità è quella di non incoraggiarla”.

2. LA SOTTOVALUTAZIONE DELLA DIMENSIONE EUROPEA

E' evidente la sottovalutazione della dimensione europea per quel che riguarda il traffico passeggeri¹; quasi una non entrata in materia, se non per i collegamenti diretti con i centri degli agglomerati svizzeri d'Oltralpe.

> **Ricuperare e aggiornare una dimensione storica**

Non si capisce perché non si sia nemmeno entrati in materia nell'esaminare le potenzialità e il ruolo della Svizzera nel contesto degli stessi obiettivi a livello europeo. Non è fuori luogo risalire alla visione europea ottocentesca per l'asse ferroviario del San Gottardo, voluta dai nostri vicini e da noi fatta propria e finora ben governata nei suoi molteplici ruoli (anche geopolitici, come nella 2a guerra mondiale), permettendo alla Svizzera di godere di una rendita di posizione al centro dell'Europa.

> **Itinerari internazionali viaggiatori di lunga percorrenza penalizzati dalla scelta di campo di rafforzare innanzitutto la rotaia sulle brevi e medie distanze**

E' vero che il raggiungimento dell'obiettivo climatico (vedi il comunicato dell'UFT del 22.6.22) è raggiungibile con maggior efficacia sulle brevi e medie distanze, ma ciò non significa necessariamente escludere a priori la dimensione su più larga scala, in particolare rispetto alla strategia Green Deal dell'Unione Europea. A meno di considerarsi soddisfatti a priori (cit. 6t, p. 210). Ma anche qui il punto di vista è strettamente svizzero-centrico. Lo stesso studio sopraccitato (6t) lascia intravedere, nella parte metodologica, forti potenzialità rispetto alla strada e all'aereo ma, poi, il mandato limita lo studio alle sole relazioni con i centri svizzeri.

Il Consiglio federale non sta proponendo nessuna strategia per un'effettiva integrazione nella rete ferroviaria europea. Mancano le linee postulate nel concetto di "Croce federale della mobilità", ovest-est: Lione-Ginevra-Zurigo-Monaco e nord-sud per il collegamento AV/AC Francoforte-Basilea/Stoccarda-Zurigo-Lugano-Milano, nodo per il collegamento con l'AV italiana.

> **Una Svizzera poco integrata nella rete europea e aggirata nel traffico internazionale passeggeri**

Costatiamo una strisciante marginalizzazione della Svizzera rispetto alla rete europea ad alta velocità/capacità (TEN-T)² che sta sempre più unendo i propri segmenti nazionali. Grazie anche al Recovery Fund europeo l'Italia completerà entro il 2027 il "Terzo Valico" (53 km, dei cui 37 in galleria), collegando Genova a Milano in un'ora, come pure l'AV sulla Venezia-Milano-Torino e, soprattutto verrà inaugurata entro la fine del decennio la galleria di base del Brennero. Risultato: si potrà raggiungere Milano da Francoforte o Stoccarda più rapidamente (fino ad un'ora) via Monaco, Innsbruck, Brennero, Verona rispetto al percorso più breve via San Gottardo. Lo stesso vale per l'aggiramento da ovest, Francia-Italia, grazie al completamento entro un decennio della Lione-Torino, con in particolare la messa in esercizio della galleria di base del Moncenisio (57,5 km).

¹ Il Rapporto (p.42) analizza il traffico merci attraverso le Alpi, ma non quello potenziale viaggiatori; fa proprio sin dalle premesse quanto analizzato nell'allegato per le correnti commerciali: "Der Alpenquerende Schienengüterverkehr ist mit der im AS 2035 vorhandenen Kapazitäten grundsätzlich in der Lage, das zum Erreichen des gesetzlich festgesetzten Fahrtenziels zu verlagende Aufkommen aufzunehmen (INFRAS 2021). Substanzielle Ausbauten resp. Kapazitätserhöhungen sind nicht notwendig".

² Addirittura, la composizione GIRONO, concepita per l'itinerario gottardiano e per l'asse Reno-Italia è abilitata per una velocità massima di 249 km/h, quindi sotto il criterio AV. Al contrario, in Germania la DB sta mettendo in servizio a fine dicembre i primi di 30 nuovi ICE da 320 km/h (serie 408) previsti ora sulle due trasversali Dortmund-Monaco via Francoforte-Stoccarda e Norimberga: sono le versioni migliorate di quegli ICE 407 che già vanno a Parigi, per cui un loro impiego sul Brennero (assieme ai Frecciarossa 1000 già atti per Germania e Austria) è probabile. (Fonte: A. Scettri, Basilea)

> Fatto il cuore, mancano le arterie

L'amara constatazione non è nuova. Già in occasione dell'inaugurazione il 1°giugno 2016 della galleria di base del San Gottardo, così intitolava la NZZ. Le tre gallerie di base del Loetschberg (2006), del Gottardo (2016) e del Ceneri (2020) sono opere grandiose per l'impegno tecnico e finanziario. I treni viaggiatori possono percorrerle ad una velocità fino a 250km/orari, ma poi, sulla Lugano-Milano la velocità media di un EC attuale è di 45km.

E' chiaro che non basta affermare che il completamento di AlpTransit sia ormai inserito per i tracciati nei rispettivi piani della Confederazione e del Cantone. I lavori di pre-progettazione vanno impostati sin d'ora per una decisione politica a livello di Parlamento nel 2025/2026 di una progressiva realizzazione a tappe anticipata al 2040-45.

3. UNA VISIONE 2050 NON DEVE IN PRIMO LUOGO SOTTOSTARE AL CRITERIO DEL LIMITE DELLE RISORSE DISPONIBILI DAL FONDO PER L'AMPLIAMENTO E GLI INVESTIMENTI FERROVIARI (FAIF)

Occorre rendersi conto dei limiti strutturali di una rete ferroviaria certamente invidiabile, ma bisognosa di un vero e proprio salto di qualità all'altezza delle sfide del XXI° secolo. Purtroppo, si è rimasti al criterio guida delle capacità di offrire tracce sufficienti per soddisfare le esigenze del modello dell'orario cadenzato, investendo nei "colli di bottiglia"; un sacrosanto criterio della produzione industriale, ma decisamente ingessante in una dinamica di lungo termine per una rete configurata su quella dell'Ottocento. Anche il FAIF può essere riconsiderato o, meglio completato, da crediti speciali finalizzati al salto di qualità. Infatti, il FAIF è ormai condizionato dalla sottovalutazione delle necessità di risanamento e di manutenzione, nonché dal peccato originale di un'impostazione settoriale e a compartimenti stagni (un fondo per le ferrovie; un altro per le strade nazionali) e da un federalismo regressivo per la ripartizione della torta.

4. IN CONCLUSIONE

Richiamiamo quanto postulato dall'associazione SwissRailvolution, di cui la ProGottardo è membro co-fondatore:

SwissRailvolution si aspetta dal Consiglio federale un piano generale chiaro, che indichi gli investimenti nella S-Bahn (a breve e media distanza) e nel traffico a lunga distanza tra le città svizzere e le principali metropoli europee (sia di giorno che di notte). Questo dovrebbe essere fatto il più possibile attraverso la costruzione di nuove linee, massimizzando i guadagni in termini di capacità, velocità e comfort. In questo modo si riducono i costi di costruzione per chilometro e si riducono notevolmente le interruzioni del traffico. Per mantenere l'attrattiva della ferrovia, è essenziale ridurre al minimo le costruzioni sulle sezioni di binari esistenti. La rete esistente deve essere mantenuta e gli interventi su di essa devono essere ridotti al minimo e limitati alla sola manutenzione. Per SRV, questa è la strategia da adottare per poter ampliare in modo massiccio le capacità e le velocità di S-Bahn, RegioExpress, InterRegio, InterCity ed EuroCity, per vincere la sfida del clima e, allo stesso tempo, per garantire l'efficienza degli investimenti effettuati.

La SRV chiede pertanto al Consiglio federale di elaborare un piano generale che definisca i corridoi nazionali ed europei per il trasporto di passeggeri e merci da est a ovest e da nord a sud, da confine a confine, e proponga misure di pianificazione. Raggiungeremo gli obiettivi climatici della Confederazione solo se riusciremo a trasferire su rotaia gran parte del traffico svizzero a lunga percorrenza e del traffico verso l'Europa attraverso offerte competitive.

B. OSSERVAZIONI CRITICHE PUNTUALI,

con particolare riferimento alle relazioni con l'Italia, al Ticino e alla regione transfrontaliera

1. FORTI DEFICIENZE, MALGRADO ALPTRANSIT, NELLA RELAZIONE ZURIGO-MILANO (E LA PENISOLA)

In cinquant'anni si sono guadagnati 30 minuti rispetto al TEE (1971) e **solo 13 minuti** rispetto al Cisalpino (2002)³. Questo malgrado i guadagni di tempo di **un'ora** realizzati grazie alle gallerie di base del San Gottardo (45 minuti rispetto alla tratta di montagna) e del Ceneri (15 minuti).

Tutto restando uguale, Milano dovrebbe essere raggiunta da Zurigo in due ore e trenta minuti. **Se il guadagno è di soli 13 minuti, significa che si sono persi ben 45 minuti altrove: 30 minuti** (un peggioramento del 50%, rispetto al CIS, incluso tempi doganali e differenze d'esercizio) **sulla Chiasso-Milano** e almeno altri **15 minuti sul percorso svizzero**, in particolare per l'abbandono dei "pendolini" (Cisalpino e ICN).

Una constatazione che collide nettamente con quanto scritto nel rapporto sui collegamenti internazionali (rapporto 6t, Genève, p. 209) secondo il quale "... dans le cadran Sud-Italie, l'offre est excellente jusqu'à Milan et Florence"!

- **Basterebbe volerlo: miglioramenti sono sperimentabili anche a breve-medio termine**

Del resto - anche senza attendere il completamento di AlpTransit da confine a confine - già oggi si possono progressivamente testare le potenzialità del nuovo mercato ferroviario europeo reinventando – come evocato nel rapporto in consultazione (p.2.4 del rapporto) - itinerari diretti tra i grandi hub ferroviari metropolitani e le principali mete turistiche e testando un vero e proprio itinerario di transito (treni notturni o dedicati prioritariamente al transito) da **Basilea a Chiasso** utilizzando i percorsi alternativi dei treni merci (via Aarau, / sud-Argovia/Freiamt, Rothkreuz e a Chiasso la galleria di Monte Olimpino 2). Fino ad un'ora di guadagno.

Urgono tuttavia a breve-medio termine interventi sulla **Chiasso-Milano**. Dopo quelli intervenuti sulla tecnologia dell'esercizio – co-finanziati dalla Confederazione – è importante- in concomitanza con gli investimenti inclusi nel PNRR italiano (piano di resilienza e ricostruzione) a seguito del Recovery Fund europeo – realizzare alcuni investimenti "colli di bottiglia", come il terzo binario di 9 km tra Carimate e Camnago (più due bypass di 750 metri per i treni del trasporto combinato) e il superamento degli ostacoli a Milano Centrale per le interferenze tra i flussi delle direttrici verticali (Como-Chiasso) e orizzontali (Torino). Ben inteso, l'eventuale accordo sul terzo binario, attualmente in discussione, non deve diventare un ulteriore scusa per procrastinare interventi postulati da decenni (come il quadrilatero di aggiramento di Milano, sia pur da interpretare in un nuovo contesto).

³ Nel 1971 la composizione **TEE-TransEuropaExpress** (senza arresto a Bellinzona e alla frontiera di Chiasso) impiegava **3'47min.** per collegare Zurigo a Milano. Nel **2002 il Cisalpino** (treno ad assetto variabile) impiegava **3'30 minuti** (con fermata a Bellinzona e una tecnica a Chiasso). Nel **2022** (autunno 2022), il miglior collegamento **EC (EuroCity)** impiega **3'17 min.**
Per le indicazioni storiche 1971 e 2002 e i successivi contatti ringrazio il Signor Antonio Scettri, Basilea.

2. SNOBBATI GLI AGGLOMERATI A SUD DELLA ALPI E LA LORO COLLOCAZIONE NELLO SPAZIO METROPOLITANO LOMBARDO

Il Consiglio federale afferma nella Prospettiva Ferrovia 2050 di voler concentrare gli sforzi sulla mobilità negli agglomerati urbani. Sembra però di fatto ignorare⁴ quello a sud della Alpi, in particolare quello transfrontaliero della regione insubrica o cosiddetta “Città dei laghi” (vedi l’associazione dei sindaci di Lugano, Locarno-Bellinzona, Mendrisio-Chiasso; Varese, Como e Lecco) e dove il territorio subisce un pesante e grave tributo ambientale.

- Prendiamo **il caso della Bellinzona-Giubiasco**, un collo di bottiglia tra i più evidenti del Paese. La visione 2050 rifiuta la soluzione dell’aggiramento di Bellinzona prevista nelle pianificazioni d’indirizzo di Cantone e Confederazione per la tratta Riviera-Camorino (galleria di base del Ceneri). In alternativa si sta mettendo in cantiere un terzo binario, i cui lavori si estendono, con gravi limitazioni e disagi, sull’arco di oltre un decennio. Tuttavia, restano due grosse ipoteche: non si risolve il problema del transito nella stazione di Bellinzona e in pieno agglomerato di 150-130 merci al giorno; si condiziona lo sviluppo territoriale della nuova Bellinzona e della stessa “Città Ticino”. Per esempio, come servire in queste condizioni una fermata a Piazza Indipendenza (in progetto) e una ai “Saleggi” in relazione agli sviluppi urbanistici, secondo il criterio della concentrazione, nella grande ex area militare? Quale mobilità in funzione del programmato Nuovo ospedale, potenzialmente un ospedale universitario di portata nazionale?
- **Il luganese è un caso analogo.** La galleria di base del Ceneri è a Vezia già predisposta con due uscite, una per la continuazione verso Melide-Chiasso (Milano) e l’altra, in esercizio, per il collegamento con Lugano-Stazione (e il suo agglomerato) e futuro bypass di reinserimento sull’asse AT Vezia-Melide. Prospettiva 2050 prevede tuttavia lo status quo; quindi, anche il transito di oltre un centinaio di treni merci che appare chiaramente incompatibile con i movimenti generati da un traffico passeggeri raddoppiato quando sarà in funzione tra pochi anni l’ascensore di collegamento con l’asta sotterranea di collegamento del tram-treno Bioggio-Lugano-Centro. In una stazione cosa che sembra incompatibile con i movimenti generati.

3. ALPTRANSIT NON PUÒ LASCIARE ALL’ATTUALE SUO DESTINO IL COLLEGAMENTO LUGANO-MILANO

Come constatato su questa relazione la velocità media è inferiore ai 50 km/orari e dove – a dispetto dello slogan “ferrovia alpina di pianura” - vi sono ancora pendenze del 26 per mille tra Paradiso e Lugano e tra Chiasso e Mendrisio. La Prospettiva 2050 non considera l’esistenza di una città policentrica transfrontaliera di 2 milioni di abitanti in cui la mobilità è fortemente di tipo stradale, distorta e ipotecata nello sviluppo territoriale dalla frontiera nazionale. Il completamento a sud di AlpTransit permetterebbe inoltre di liberare capacità sulla vecchia linea, riconcendendola in funzione della strategia della mobilità d’agglomerato (per esempio con fermate supplementari a Bissone, Melano; Capolago-Mendrisio; Coldrerio/park & ride in corrispondenza con l’area di servizio autostradale), in un concetto integrato strada/ferrovia.

⁴ E’ il caso dell’analisi proposta negli allegati sul traffico internazionale a scala transfrontaliera (rapporto 6-t, pp. 181-182). Riproduciamo testualmente tutto il paragrafo: “Les enjeux que nous identifions pour l’écran tessinois sont les suivants: (1) une optimisation de l’offre ferroviaire sur l’axe nord-sud déjà efficace entre Bellinzona et Milano, ainsi qu’entre Lugano et Gallarate/Malpensa; (2) une amélioration (3) Une offre TP lourde et d’ampleur régionale dont la création est à considérer: sur l’axe Locarno-Canobio-Verbania-Stresa; sur l’axe Lugano-Portezza-Gravedona en direction du lac de Côme; sur l’axe Ponte Tresa-Varese.”

Per la precisione segnaliamo - ma non è una giustificazione per l’UFT che di fatto non va oltre – la nota degli estensori del rapporto 6-7: “Ces calculs et ces hypothèses ne fournissent que de premières estimations rudimentaires et servent à comparer les différentes régions étudiées”.

4. IL RISVEGLIO IN CORSO DEI PORTI LIGURI: UN TEMA APERTO

- **Genova è l'accesso al mare più vicino della Svizzera.** Importante al punto di aver aperto nel 1799 il primo consolato della Confederazione. Durante la Seconda guerra mondiale il suo porto ci ha permesso di sopravvivere quando il blocco navale inglese non permetteva più un approvvigionamento dal nord.

Poi, una lunga fase di inibizione, per inefficienze infrastrutturali e funzionali. Oggi la musica è cambiata: in senso liberale-efficientistico, ma anche ambientale e i porti liguri fanno capo ad un'autorità portuale comune. Gli investimenti miliardari garantiti dal Recovery fund europeo sono da realizzare entro il 2027. Il Mediterraneo mantiene e sviluppa la sua forte centralità nelle comunicazioni marittime tra Sud-Est asiatico, Europa e Nordamerica; senza dimenticare il continente africano, in forte sviluppo. Il raddoppio nel 2016 della capacità del canale di Suez è stato un forte segnale.

- **Il comprensorio dei porti liguri raddoppierà la sua capacità**

L'obiettivo strategico è quello di riscattare significative quote di mercato teoricamente appartenenti al bacino dei porti liguri – Nord Italia in primis, Svizzera, Alto Reno, Germania meridionale - ma accaparrati dai giganteschi porti del Nord Range: come Anversa, Rotterdam e Amburgo. Far invece capo ai porti liguri significa un risparmio di 5 giorni di navigazione; determinerebbe guadagni per l'erario italiano dell'ordine di 6.000 euro per ogni container marittimo (da moltiplicare per i 2-3 milioni di unità supplementari).

- **Alte aspettative, a condizione che vinca la strategia del ferro**

Le aspettative sono alte anche in termini di flussi turistici, di posti di lavoro e di impatto ambientale. A condizione che vinca la strategia del ferro, rispetto alla gomma (ma anche all'aereo). In difetto, saremo travolti dal traffico stradale, quello automobilistico, elettrico e semi-automatizzato che sarà e quello delle merci, pensando che ad andar bene la maggioranza dei container trattati, almeno il 60%, utilizzerà la strada. Pena un'invasione di TIR e la rimessa in discussione del limite di 650'000 transiti di veicoli pesanti all'anno fissati dalla Legge sul trasferimento. Uno scenario da affrontare garantendo alle merci e al traffico viaggiatori transfrontaliero e di lungo percorso salti di qualità nel servizio, flessibilità e ridondanza contro i quotidiani intoppi e ritardi. Occorre un piano strategico di breve, medio e lungo termine, dove la Svizzera non può tenersi fuori. Già lo ha fatto, ma sempre colpo per colpo. Occorre un piano, da definire soprattutto non più su basi settoriali, ma sistemiche. L'UE e l'Italia almeno negli obiettivi ci stanno tentando. Il rapporto Ferrovia 2050 non sembra incoraggiante, per l'allineamento esclusivo sul criterio della capacità in termini di tracce.

Lugano, 29 agosto 2022, Remigio Ratti prof. dr.rer.pol.