

## Speciale

## Il futuro delle ferrovie in parlamento

di Edy Bernasconi

foto Keystone

*Il Consiglio degli Stati dibatte oggi il progetto per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale. In vista della discussione abbiamo*

*parlato con il professor Daniel Mange, il quale avanza alcune proposte innovative, tra le quali quella di imboccare con decisione*

*la via dell'Alta velocità. Ma non solo: bisogna pure immaginare nuove vie per il finanziamento delle opere già in cantiere*



# Se il treno mettesse le ali

Il treno può battere l'aereo, ma serve l'Alta velocità

Il Consiglio degli Stati discute oggi dello sviluppo del sistema ferroviario nazionale. Alla prima fase del **Progetto per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (Faif)**, da qui al 2025, il Consiglio federale vorrebbe destinare una somma massima di tre miliardi e mezzo. Troppo pochi secondo la Commissione dei trasporti della Camera alta, che ha così ascoltato le richieste di chi ritiene che questa somma sia insufficiente e domanda di innalzarla a 6,4 miliardi. Non sarà questo l'unico tema al centro della discussione.

Alla vigilia dell'avvio dell'esame parlamentare di questo voluminoso dossier, il quale interessa pure il Ticino, abbiamo discusso del futuro delle ferrovie in Svizzera con il professor **Daniel Mange**, già docente al Politecnico federale di Losanna e che da anni dedica il suo impegno all'evoluzione del trasporto su rotaia. Le sue proposte sono condensate in un libro pubblicato pochi mesi fa con il titolo *Bahn-Plan 2050* (Ruegger Verlag). Si tratta di idee a volte in controtendenza rispetto alla filosofia svizzera in materia ferroviaria. In particolare Mange punta sullo sviluppo dell'Alta velocità, ciò che rappresenta qualcosa di innovativo. Ma, soprattutto, ribadisce la sua fiducia nel treno quale mezzo del futuro.

**Quali sono le ragioni di questa convinzione? Le può riassumere?**

«Sono assolutamente convinto che la ferrovia sarà il mezzo di trasporto del futuro. Si tratta prima di tutto di una soluzione compatibile con il concetto di sviluppo sostenibile. Non influisce assolutamente, infatti, sul volume delle emissioni di CO<sub>2</sub>. L'energia utilizzata è in larga misura di tipo rinnovabile grazie allo sfruttamento di elettricità di origine idroelettrica. Secondo aspetto: il treno ha un'altra particolarità, è composto da materiale in ferro che scorre su una strada ferrata e pertanto l'attrito è minimo e il dispendio energetico, a sua volta, contenuto. Le

## Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria: 3,5 o 6,4 miliardi? Coperti da chi?

Con il messaggio in discussione oggi al Consiglio degli Stati il Consiglio federale delinea le linee di sviluppo della rete ferroviaria con un orizzonte che si estende su più decenni, fino al 2030 e anche oltre. La prima fase del progetto, da qui al 2025, prevede investimenti per un ammontare di 3,5 miliardi. L'Unione delle imprese di trasporto pubblico, accanto ad altri ambienti, a cominciare dalle associazioni che si battono per il potenziamento del trasporto collettivo, ritiene l'ammontare della somma prevista insufficiente e domanda di alzarla a 6,4 miliardi. In questa dire-

zione si è pure espressa a maggioranza la Commissione dei trasporti della Camera dei cantoni. Resta aperta la questione di come garantire le risorse necessarie. Il governo e la Commissione chiamano alla cassa gli utenti, ma anche i Cantoni e una delle ipotesi è pure quella di alzare la percentuale dell'Iva. Il Consiglio federale non è per contro d'accordo di destinare una quota maggiore delle imposte sugli oli combustibili, le tasse sui carburanti, per finanziare il trasporto pubblico confrontato con una crescente domanda. E quanto chiede invece l'iniziativa dell'Associa-

zione traffico e ambiente (Ata) verso la quale il messaggio sul Finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria figura quale controprogetto. Al di là degli aspetti finanziari, il dibattito riguarderà pure i progetti che si vogliono finanziare e qui, in mancanza di una strategia di lungo respiro, rischia di essere dominato dalle rivendicazioni regionali e, in particolare, da quelle dei grandi agglomerati dell'Altopiano alle prese con grossi problemi di mobilità. Sul tavolo vi sono tuttavia pure i bisogni che riguardano la linea del Gottardo.

*cito un dato: il consumo per passeggero al chilometro è dieci volte inferiore a quello dell'aereo e dell'auto. Vi è un terzo punto: in ambito ferroviario la tecnologia sta facendo passi da gigante in varie direzioni, ciò che porterà la ferrovia a essere un vettore sempre più concorrenziale e, agguiso, sicuro».*

**Già nell'edizione in francese del suo libro, ora pubblicato in tedesco in una versione ampliata, lei insiste sulla necessità per la Svizzera di compiere il salto verso l'Alta velocità. Ciò non è molto svizzero. Come spiega la sua posizione?**

«Lei ha ragione, non solo non è molto svizzero. Non è svizzero del tutto.

*Per spiegare la mia posizione comincio dall'estero. La Svizzera è al centro dell'Europa. Se guardiamo una carta sui progetti dell'Alta velocità ci rendiamo conto che la stessa si sta diffondendo in tutti i Paesi che ci circondano (la Germania, la Francia, la stessa Italia). In Europa il nuovo confronto è quello aereo-treno. Abbiamo a che fare oggi con dei convogli che, circolando a 300 chilometri orari, possono coprire la distanza di 1'000-1'500 chilometri in un massimo di 3-4 ore. Il conto è presto fatto visto che, a differenza degli aeroporti, le stazioni ferroviarie si trovano in genere nel centro delle città. In treno, oggi, si riesce ad andare da Parigi a Marsiglia in 3 ore e 3 minuti. Nei tragitti*

*da centro città a centro città il treno batte l'aereo. Non è un caso se l'80 per cento dei passeggeri, su queste tratte, sceglie il treno. La Svizzera come si colloca in questo contesto, mi chiede lei? Ci troviamo al capo estremo di linee in fase di discussione, come la Londra-Ginevra e la Barcellona-Ginevra. Nel caso della Londra-Ginevra, perché non estendere oltre questo collegamento, fino a Losanna, per cominciare? Se parliamo poi del Gottardo, è noto che la situazione per quanto riguarda i treni internazionali è molto brutta. Si impone una nuova visione che inserisca il collegamento Francoforte-Milano nella rete europea dell'Alta velocità, approfittando di AlpTransit. L'obiettivo finale al*

*quale mirare è quello di assicurare una relazione tra Zurigo e Lugano in un'ora, così come tra Losanna e Zurigo anche se un collegamento in due ore rappresenta una svolta epocale destinata a cambiare la geografia della Svizzera. Tutto questo non porterà a una penalizzazione del traffico regionale. Anzi, la necessità di costruire nuove tratte libererà capacità sui percorsi già esistenti. Le critiche che si manifestano oggi in Francia e in Italia, secondo le quali il trasporto regionale è penalizzato dall'Alta velocità, non si applicano alla Svizzera. Il nostro è un Paese federalista. I Cantoni sono molto coinvolti nel traffico regionale. C'è pure la topografia che gioca a favore del traffico regionale».*

**Il progetto presentato dal Consiglio federale in quale misura risponde agli obiettivi da lei enunciati?**

«Il messaggio del Consiglio federale rappresenta per gli autori di questo libro, perché alla sua stesura hanno collaborato diversi ricercatori tra i quali il vostro Remigio Ratti, una vittoria. La proposta del governo riprende infatti le tre tappe da noi auspiccate: la Cadenza (un treno ogni ora in grado di collegare i principali agglomerati), la Frequenza (un treno ogni quarto d'ora) e, a lungo termine, si mira pure alla Velocità. Manca, tuttavia, una visione di insieme. Siamo di fronte a un elenco di desideri senza un piano di largo respiro».

**Il progetto Faif prevede un investimento di 3,5 miliardi fino al 2025. L'Unione dei trasporti pubblici ne chiede il raddoppio. Dove trovare le risorse finanziarie soprattutto volendo realizzare nuove opere, pensando poi a quelle auspiccate da lei?**

«Certo, 3 miliardi e mezzo per la prima fase non bastano. Voller far ricorso a un aumento dell'Iva come fa la maggioranza della Commissione dei trasporti degli Stati per incrementare le risorse a disposizione non la trovo una soluzione, anche perché si rischia di incontrare la resistenza della destra. Ci vuole più immaginazione.

*Come ipotizzato nel libro io penso a nuove forme di finanziamento. Le cito: un partenariato pubblico-privato, la creazione di un fondo di investimento nazionale come proposto dal consigliere di Stato vodese Pierre-Yves Maillard per la rete dell'energia o, ancora, di un fondo sovrano approfittando della grande liquidità di cui dispone oggi la Banca nazionale. Ma penso anche alla possibilità legata al lancio di un prestito popolare al quale far partecipare pure le casse pensioni. Non si tratterebbe di operazioni rischiose perché alcuni interventi, come ad esempio la costruzione di una nuova linea tra Ginevra e Losanna, sarebbero dei progetti destinati ad assicurare una buona redditività».*

## L'apertura del tunnel di base non risolve tutti i problemi sull'asse del Gottardo

Per Daniel Mange la convivenza tra merci e passeggeri resta una questione aperta

Nel libro che porta la sua firma il professor Mange parla anche dell'asse del Gottardo. La nuova trasversale ferroviaria alpina è stata concepita soprattutto per favorire il trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia.

**Nel suo libro, tuttavia, lei insiste anche sullo sviluppo del traffico dei passeggeri. AlpTransit avrà le capacità per rispondere alle due esigenze?**

«Non stiamo parlando di nulla di nuovo. Nelle pubblicazioni ufficiali di AlpTransit si parla dei bisogni del trasporto dei viaggiatori con un allacciamento alla rete europea già a partire dal 2005. Vi è solo un collo di bottiglia lungo questo asse ed è rappresentato dall'aggruppamento dei lodi di Zugo. A sud di Lugano, seppure su tempi medio-lunghi, esistono già quattro varianti attorno alle quali si sta lavorando. Il problema è un altro. Come conciliare la circolazione di treni ad Alta velocità in grado di circolare a 250 chilometri orari e treni merci la cui velocità oscilla tra i 100 e i 160 chilometri orari. Anche perché, sotto il Gottardo e il Ceneri, non sono stati previsti binari di sorpasso. Evidentemente si è dimenticato qualcosa. L'iniziativa delle Alpi per raggiungere i suoi obiettivi vuole far transitare un gran nu-

*mero di camion sotto il tunnel di base, ma a 160 chilometri orari. Sarebbe indubbiamente un cattivo affare per i treni passeggeri ad Alta velocità».*

**C'è però la linea storica che rimane a disposizione per il traffico regionale e non solo. Quali i destini del vecchio tracciato?**

«Sì - risponde il professor Mange -, ma c'è anche chi vorrebbe eliminarla. Poi, sempre parlando della linea storica, sul tavolo vi sono altre proposte. Ad esempio quella che mira a un suo utilizzo turistico con uno scartamento variabile che permetta un collegamento diretto con Andermatt e con la Materhorn-Gothardbahn. Infine non vanno dimenticati i bisogni del traffico regionale. Una soluzione su tutti questi problemi non c'è ancora. Diciamo che quello del Gottardo rimane un cantiere aperto. Anche perché accanto al tunnel stradale si tratterà di procedere pure alla sistemazione della galleria ferroviaria attuale. Questa potrebbe essere, tra l'altro, una chance in vista dei lavori di risanamento del tunnel stradale. Una volta aperto AlpTransit, perché non chiudere la vecchia galleria ferroviaria e asfaltarla, dirottando qui il traffico fino alla riapertura

*del collegamento stradale? È quanto propone l'ingegner Weibel di Losanna».*

**Visto che parliamo del trasporto delle merci, tra le proposte del Consiglio federale vi è anche quella legata all'ampliamento dei viadotti e delle gallerie sulle rampe di accesso al tunnel di base a quattro metri. Cosa ne pensa?**

«Che bisogna andare in questa direzione. Ma non basta. Per il trasporto delle merci si deve pure pensare, tuttavia, a soluzioni tecnologiche innovative. Non penso solo al sistema Modalohr attualmente in discussione. La tecnologia offre oggi pure altre soluzioni che già vengono sperimentate altrove. È il caso del Tgv postale in Francia che circola quotidianamente a 300 chilometri orari. Certo vi sono molti interessi in gioco e quindi è difficile trovare delle soluzioni. Ma io credo, anche nel campo delle merci come in quello dei passeggeri, che quella del genio civile non sia necessariamente la soluzione migliore. Bisogna, ancora una volta, puntare pure sulla tecnologia senza dimenticare che il messaggio di quasi un miliardo per l'allargamento delle volte delle linee tradizionali non riguarda unicamente il Gottardo».

## Daniel Mange: dai microprocessori ai trasporti



Daniel Mange è stato docente al Politecnico di Losanna a partire dal 1969. Ingegnere elettronico, si è occupato nel corso della sua carriera accademica di informatica nell'ambito dello sviluppo di programmi nel campo della microelettronica. Da sempre attento alle problematiche del trasporto pubblico, a partire dal 2005, si occupa a pieno tempo di questo ambito. È tra l'altro il segretario della Comunità di interessi per il trasporto pubblico nel Canton Vaud. Insieme ad altri ricercatori, ha approfondito diverse tematiche e i risultati del suo lavoro sono condensati nel volume 'Plan Rail 2050' (Presses polytechniques et universitaires romandes). Negli scorsi mesi il libro è pure apparso, con una versione più ampia, in lingua tedesca: 'Bahn-Plan 2050' (Ruegger Verlag). Mange è convinto che la Svizzera abbia bisogno di una svolta verso l'Alta velocità.