

RETE FERROVIARIA

La Svizzera è troppo piccola per l'alta velocità?

Di Daniele Mariani, swissinfo.ch

28 gennaio 2014 - 11:00

Il progetto per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), in votazione il 9 febbraio prossimo, mette l'accento sull'aumento delle capacità piuttosto che sulla velocità. Contrariamente ad altri paesi, in Svizzera l'alta velocità non si è mai affermata. Il professore Daniel Mange è però convinto che non tutto è perduto.

«La capacità prevale sulla velocità»: il progetto per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) rappresenta sicuramente un cambiamento di paradigma rispetto al recente passato. «Finora, i progetti di costruzione si concentravano principalmente sul guadagno di velocità. Nelle tappe da realizzare entro il 2025, questo aspetto è praticamente assente», ha sottolineato in un articolo pubblicato sulla rivista *La Vie économique* il direttore dell'Ufficio federale dei trasporti Peter Füglistaler.

Tra i numerosi progetti finanziati coi 6,4 miliardi di franchi del nuovo fondo, uno solo ha infatti per obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza, nella fattispecie tra Berna e Losanna.

Per Daniel Mange, che ha curato il volume collettivo intitolato «Plan Rail 2050 – Plaidoyer pour la vitesse» (Le Savoir suisse, 2010), il FAIF non rappresenta però un decreto di morte per l'alta velocità in Svizzera. Membro della Comunità d'interessi per i trasporti pubblici e professore onorario al Politecnico federale di Losanna, Mange afferma che il progetto «preserva l'essenziale, ossia la possibilità di costruire in futuro una rete ad alta velocità».

swissinfo.ch: Contrariamente a quanto accaduto in Francia, Germania e Italia, l'alta velocità non ha mai 'sfondato' in Svizzera. Negli anni '70, ad esempio, il progetto di Nuove trasversali ferroviarie è stato ritirato. Per quali ragioni?

Daniel Mange: Questo progetto prevedeva di creare una linea ad alta velocità tra Ginevra e San Gallo e un'altra tra Basilea e Olten. L'idea era di creare un asse tra le grandi metropoli svizzere. Molti cantoni periferici si sono però opposti, poiché si sentivano esclusi. Ciò ha portato all'abbandono del progetto.

Dieci anni dopo, nel 1987, con il progetto Ferrovia 2000 è stata costruita una nuova linea di 45 km, tra Mattstetten e Rothrist, lungo la quale i treni raggiungono velocità elevate, circa 200 km/h. Inoltre tutte le gallerie di base delle nuove linee nord-sud, ossia Lötschberg, San Gottardo e Monte Ceneri, sono state concepite per una velocità massima di 250 km/h, il limite inferiore dell'alta velocità. Affermare che l'alta velocità non ha mai sfondato in Svizzera non è perciò esatto.

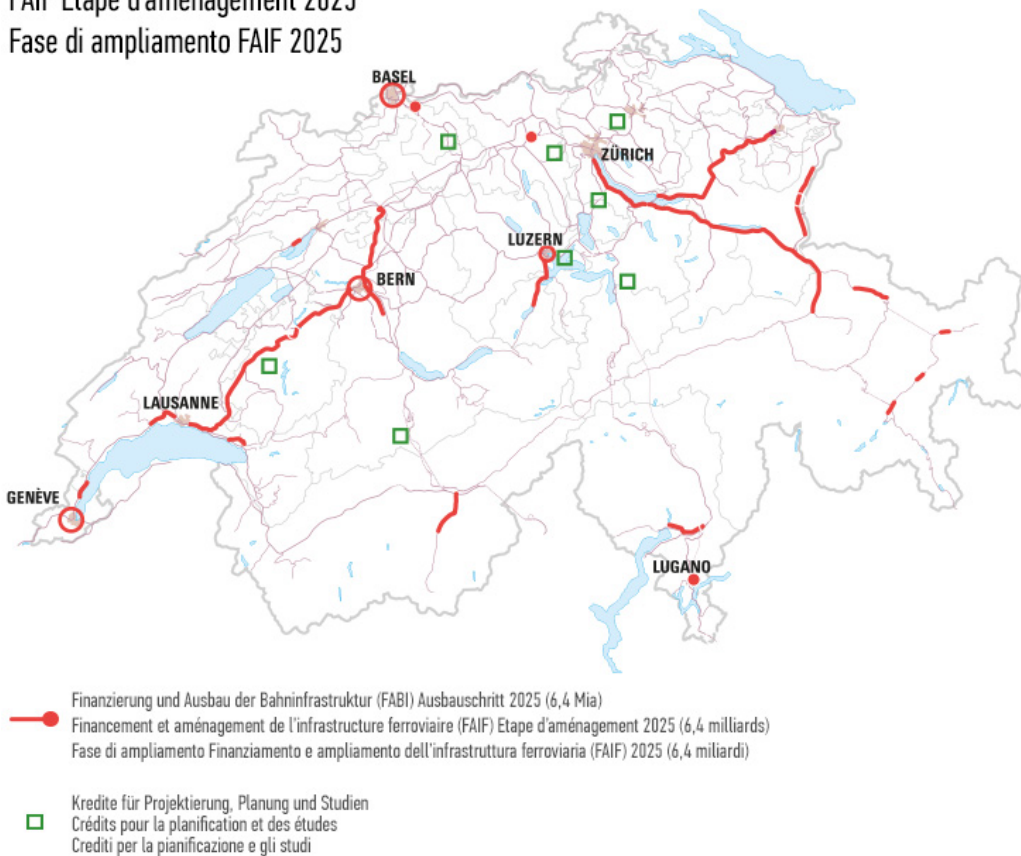
swissinfo.ch: Il FAIF mette l'accento sull'aumento delle capacità. Ciò equivale alla fine di ogni velleità in materia di alta velocità?

D.M.: Assolutamente no. Il progetto del governo si articola in tre linee direttrici. La prima è la generalizzazione del cosiddetto orario cadenzato ideale, ossia un tempo di percorrenza di al massimo un'ora da centro a centro. La seconda è l'aumento delle frequenze, con una cadenza ogni mezz'ora o ogni 15 minuti, e quindi maggiori capacità. Infine la terza, annunciata per il 2040, è la velocità.

Tra i progetti che fanno parte della prima tappa del FAIF, da realizzare entro il 2025, vi sono anche i lavori di pianificazione nelle regioni di Zurigo e di Lucerna. Ad esempio la galleria dello Zimmerberg 2, tra Thalwil e Zugo, o quella dell'Axen, tra Arth-Goldau e l'entrata nord del nuovo tunnel di base del San Gottardo.

Queste nuove linee dovranno essere progettate rispettando le norme che permettono l'alta velocità. Ciò preserva l'essenziale, ossia la possibilità di costruire in futuro una rete ad alta velocità.

FABI Ausbauschnitt 2025
 FAIF Etape d'aménagement 2025
 Fase di ampliamento FAIF 2025



Quelle: Bundesamt für Verkehr Source: Office fédéral des transports Fonte: Ufficio federale dei trasporti

I progetti per la fase di ampliamento 2025 del FAIF

swissinfo.ch: Di questo aspetto non si è praticamente parlato durante la campagna in vista della votazione del 9 febbraio. Come mai?

D.M.: È una situazione un po' schizofrenica. Si pianificano nuove linee tenendo conto delle norme per l'alta velocità, ma nello stesso tempo si dice che non sono per l'alta velocità.

Attualmente vi è un vento contrario all'alta velocità. Tutti dicono che bisogna andare più lentamente, che se si va troppo veloci si consuma troppa energia. A nessuno è mai venuto in mente di diminuire la velocità degli aerei, invece i treni dovrebbero andare con il freno a mano tirato. Ciò facendo, però, si privano le ferrovie di un potenziale di sviluppo enorme.

Treno, che passione

Gli svizzeri sono al primo posto a livello internazionale per chilometri percorsi in treno. Nel 2012, infatti, ogni persona residente in Svizzera ha percorso in media 2'274 chilometri con questo mezzo di trasporto, stando alle cifre pubblicate dall'Unione internazionale delle ferrovie (UIC) e divulgate dalla Litra, il Servizio d'informazione per i trasporti pubblici.

Dietro alla Svizzera si classificano il Giappone (1'912 km), la Danimarca (1'365 km), la Francia (1'301 km) e l'Austria (1'233 km).

Per quanto riguarda il numero di viaggi effettuati in treno, gli elvetici sono al primo posto in Europa, con una media di 51 spostamenti all'anno. Seguono Lussemburgo (40), Danimarca (37), Austria (27) e Gran Bretagna (25). A livello mondiale, solo il Giappone supera la Svizzera, con una media di 69 viaggi all'anno.

Fonte: Litra

swissinfo.ch: Vista l'esiguità del territorio e le distanze piuttosto corte tra un centro e l'altro, avrebbe veramente senso creare una rete ad alta velocità in Svizzera?

D.M.: Le distanze non sono poi così corte. Tra Losanna e Ginevra vi sono circa 60 km, tra Losanna e Berna 100, tra Berna e Zurigo 120. In Germania, dove vi sono molte città di media importanza non tanto distanti tra di loro, i treni ICE si fermano ogni 60 km.

I treni moderni accelerano e frenano molto in fretta. Quindi possono raggiungere rapidamente la velocità massima. Dire che in Svizzera l'alta velocità non ha senso poiché una volta raggiunta la velocità di crociera il treno dovrebbe già iniziare a frenare è completamente errato.

swissinfo.ch: Gli investimenti sarebbero però enormi...

D.M.: Raddoppiare o triplicare una tratta già esistente è più caro che creare una linea nuova. È quanto abbiamo dimostrato per la linea Losanna-Ginevra. In uno studio, l'Ufficio federale dei trasporti giunge alla conclusione che costruire un terzo binario tra Renens e Allaman verrebbe a costare 1,9 miliardi per 17 chilometri. In altre parole, oltre 100 milioni al chilometro. Stando a una nostra ricerca, una linea completamente nuova, interrata al 60%, costerebbe invece da 70 a 80 milioni al chilometro.

Per la linea Aarau-Zurigo, il progetto ufficiale delle Ferrovie federali svizzere e dell'Ufficio federale dei trasporti prevede di ristrutturare parte della tratta attuale, costruendo delle nuove e costose gallerie. Un gruppo d'esperti, che si chiama Ferrovia 2000 Plus, si batte invece per la costruzione di un tracciato completamente nuovo, che eviterebbe Olten e Aarau e che permetterebbe di dimezzare il tempo di percorrenza tra Berna e Zurigo (da un'ora a mezz'ora). E soprattutto costerebbe molto meno che rifare la linea attuale, con tutto ciò che implicano i passaggi nelle città, il rifacimento totale delle stazioni e così via. Tutti questi dibattiti, che riguardano progetti dopo il 2025, sono però bloccati dalla votazione del 9 febbraio.

swissinfo.ch: Non vi è il rischio che nuove linee ad alta velocità precludano lo sviluppo del traffico regionale?

D.M.: Tutt'altro. Contrariamente agli esempi francese e italiano, il sistema che noi sosteniamo – ossia una linea veloce est-ovest e un'altra sud-nord – va ad aggiungersi a quello esistente. Ad esempio, costruendo una linea ad hoc per i treni ad alta velocità tra Losanna e Ginevra, si liberano capacità sul vecchio tracciato per i convogli regionali e per i treni merci.

Poter andare da Losanna a Zurigo o da Zurigo a Lugano in un'ora, rappresenterebbe una vera rivoluzione, un modo per avvicinare le diverse regioni linguistiche.

Gli articoli possono essere ripresi**Si può utilizzare questo articolo alle seguenti condizioni:**

- non pubblicare questo contenuto su un sito svizzero
- non apportare alcuna modifica al testo e al titolo
- obbligo di menzionare l'autore dell'articolo e la fonte swissinfo.ch
- non riprendere più di un articolo a settimana

Da sottolineare ancora che si possono utilizzare solo articoli firmati “[giornalista], swissinfo.ch”

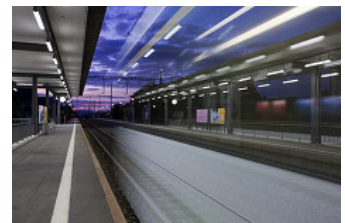
Chi desidera riprendere più articoli a settimana, deve contattarci

TRASPORTI PUBBLICI

Nuova base finanziaria per l'infrastruttura ferroviaria

Governo e parlamento vogliono dare alle ferrovie in Svizzera una base finanziaria solida. Le misure necessarie saranno sottoposte a votazione popolare il 9 febbraio 2014. Gli avversari del progetto lo considerano «non maturo». [...]

Politica Votazione del 9 febbraio 2014 Democrazia diretta



VOTAZIONE DEL 9 FEBBRAIO 2014

Limitare l'immigrazione: prevale il no, ma non tutto è deciso

La maggioranza dell'elettorato svizzero è contraria all'iniziativa sull'immigrazione di massa, secondo il primo sondaggio in vista delle votazioni del 9 febbraio. Gli indecisi sono però numerosi e gli argomenti dei promotori del testo ottengono ampi consensi. Le campagne delle prossime settimane saranno decisive. [...]

Politica Votazione del 9 febbraio 2014 Democrazia diretta



TRASPORTO SU ROTAIA

Alptransit non può accontentarsi di una «mulattiera» a sud

I treni merci che dal 2016 viaggeranno attraverso la nuova e fiammante galleria del San Gottardo, qualche chilometro più a sud transiteranno lungo una linea d'inizio secolo... scorso. La Svizzera vuole eliminare questo imbuto ed è pronta a finanziare i lavori anche in Italia. Resta da convincere Roma. [...]

[Politica](#) [San Gottardo](#) [Relazioni italo-svizzere](#)



TRASPORTI PUBBLICI SATURATI



Le ferrovie svizzere vittime del loro successo

Le Ferrovie federali svizzere (FFS) gestiscono la rete ferroviaria più fitta del mondo, i cui servizi sono ampiamente coordinati con gli altri mezzi di trasporto. Continuamente estesa di anno in anno, questa infrastruttura ha ormai raggiunto in alcuni ambiti i suoi limiti. [...]

[Società](#) [Votazione del 9 febbraio 2014](#) [Democrazia diretta](#)



Link

- [Ufficio federale dei trasporti: dossier FAIF](#)
- [Daniel Mange sul sito dell'EPFL](#)
- [Citrap - Comunità d'interessi per i trasporti pubblici svizzeri](#)

URL di questo articolo

- http://www.swissinfo.ch/ita/politica/La_Svizzera_e_troppo_piccola_per_l_alta_velocita.html?cid=37820362