

IL GIOCATTOLO FERROVIARIO TRA POLITICA E TECNOCRAZIA

All'indomani dell'annuncio delle dimissioni del CEO delle FFS, la *Neue Zürcher Zeitung* usciva in prima pagina e a caratteri cubitali con un fondo intitolato «Ein neuer Plan für die Bahn» (6 settembre). Occorre un nuovo piano, una nuova visione che non è certamente solo quella del recupero dei pur sacrosanti valori del servizio pubblico, quali la sicurezza, la puntualità, l'affidabilità, la concorrenzialità ben evidenziati dal fondo del CdT del 17 ottobre scorso. Pensiamo sia il momento giusto per ritrovare nostre considerazioni per una profonda riflessione politica, ridefinendo termini e risorse all'altezza di nuova cultura della mobilità e dello sviluppo sostenibile.

Abbiamo una rete ferroviaria tra le più fitte, ben integrata con le offerte degli altri mezzi di trasporto e, soprattutto, gestita secondo il modello d'offerta cadenzata (ogni ora, mezz'ora o quarto d'ora), con un sistema integrato da vero paese di perfezionisti. A che condizioni ce lo possiamo permettere? Nelle contingenze attuali di critiche generalizzate (e anche in parte amplificate ad arte o irrispettose), c'è un segnale d'allarme politico da cogliere. Sono evidenti i limiti di una politica che vent'anni fa, quando in una fase di liberalizzazione/aziendalizzazione delle sue regie di servizio pubblico, ha creduto che si potesse continuare a far sognare i propri elettori in termini di mobilità sempre garantita, affidandosi poi al mercato e ai mandati aziendali di prestazione plurienali. Quanto realistici e quanto vere e proprie cinture di forza? Vincoli che il CEO ha affrontato con tanta determinazione e innovazione (risparmi, ristrutturazioni, guadagni d'efficienza, accordi con privati) che non hanno fatto certo l'unanimità, specie dei dipendenti. Ma se c'è un rimprovero a direzio-

ne e consiglio d'amministrazione FFS è quello di aver accettato un mandato avvelenato dai troppi vincoli e dalla sottovalutazione dei limiti e degli oneri di mantenimento, rinnovo e gestione del «giocattolo ferroviario svizzero».

Vengono in seguito le pecche in materia di investimenti infrastrutturali, con una politica che abbaglia persino il popolo quando, il 9 febbraio 2014 (in contemporanea con l'articolo contro l'immigrazione di massa), si

Il ruolo della Svizzera

in Europa con il progetto Croce federale della mobilità

vede approvare a larga maggioranza il Fondo per l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). Ora il programma d'attuazione PROSSF 2035 ha superato l'esame delle Camere con i suoi quasi 13 miliardi di franchi; ma non c'è né visione né strategia. Il criterio chiave è quello della capacità di offrire tracce sufficienti per soddisfare l'orario cadenzato, quindi quello di superare i colli di bottiglia. Procedimento sostanzialmente tecnocratico che non equivale ad una strategia per il XXI secolo; che non può che tenere in piedi una rete sostanzialmente ereditata dall'Ottocento e che il federalismo ingessa con i suoi quasi duecento progetti - in gran parte forzatamente condizionati dalla sottovalutazione delle necessità di risanamento-manutenzione - e che di fatto vede più della metà delle risorse investite nell'area zurighese e con un miliardo nella regione lemanica, senza che per questo si soddisfino ancora una progettualità frutto della nuova era della mobilità; un'era che si intravede nel traffico d'agglomerazione, con

il superamento delle impostazioni settoriali, ma che non integra a sufficienza obiettivi ambientali, energetici, di sviluppo territoriale e i collegamenti ad alta velocità/capacità che possono essere cruciali per la riscoperta dei treni a lunga distanza internazionali (ora appena evocati dal revival dei treni notturni) e dalla prossima liberalizzazione europea.

Chi da anni si appassiona per una visione più lungimirante - come il prof. Daniel Mange, emerito del Politecnico di Losanna, ma ora anche da alcuni politici - vede il completamento di due nuovi assi trasversali, sia pur dialoganti con la rete, da ovest ad est, da nord a sud, da confine a confine e con decisive penetrazioni negli assi dei paesi confinanti. Storicamente è anche il ruolo della piattaforma svizzera in Europa. Il disegno porta il nome di «Croce federale della mobilità». Esso avrebbe il vantaggio di liberare capacità e potenzialità a livello regionale. Per rimanere al versante sud delle Alpi si tratta dell'aggiramento di Bellinzona e della linea Lugano-Milano, pensati in funzione di una governance del territorio e dell'ambiente e non semplicemente quale eventuale sottoprodotto di un superamento dei colli di bottiglia.

Il numero di settembre della rivista «Forum ProBahn» (3/2019) riporta una cartina e una tabella di sintesi dei progetti aperti e mette a nudo, indicando investimenti dell'ordine di 50 miliardi di franchi, i termini dell'allarme politico; meglio, del cambio di rotta di cui abbiamo accennato e comprendente innovazioni anche a livello del modello finanziario. In regime di tassi d'interesse negativi, non mancano le risorse che potrebbero emergere, specie private-istituzionali, per essere investite nel futuro di lungo termine del Paese.