

Lettera aperta all'
Ufficio dei Trasporti Pubblici
Dipartimento del Territorio
6500 Bellinzona

I problemi di Cisalpino con alcune proposte degli utenti

Gentili signore e signori,

La Cisalpino SA si è rivelata un fallimento strategico e manageriale. I suoi problemi hanno avuto gravi ripercussioni sull' esercizio della linea ferroviaria del Gottardo e reso indispensabile introdurre un orario d' emergenza per il 2009 che non riesce a soddisfare la clientela. I pochi ETR 470 funzionanti non riescono a garantire un servizio adeguato: dover cambiare treno a Lugano non è un servizio accettabile a medio e lungo termine. I treni regolarmente in ritardo inoltre non garantiscono nemmeno la coincidenza, per cui i viaggiatori da Milano devono calcolare almeno un' ora in più per arrivare a Zurigo.

Oltre al CIS che circola ogni 2 ore, ci sono solo tre relazioni al giorno per Milano. Da Lugano verso sud la linea ferroviaria è ormai diventata terra di nessuno. Una situazione inaccettabile per i viaggiatori che infatti stanno disertando il mezzo ferroviario: alcune fonti ci informano che la vendita di biglietti nelle stazioni di Mendrisio e Chiasso è calata del 30%.

Per chi parte da Lugano il servizio è ancora adeguato ma ci si chiede fino a quando gli ICN, sottoposti a sollecitazioni eccessive, potranno farcela. E se si tiene conto che gli ICN in doppia composizione sono soggetti a surriscaldamento, l' arrivo della stagione calda ci preoccupa molto.

Se continua così il calo di viaggiatori sulla tratta Bellinzona – Milano, finirà per ripercuotersi anche sulla Lugano – Zurigo. Minori introiti provocheranno misure di risparmio e un ulteriore scadimento del servizio, innescando un circolo vizioso su tutto il traffico ferroviario passeggeri sulla linea del Gottardo.

I problemi di Cisalpino sono ormai arcinoti: cattiva manutenzione effettuata in Italia, poco interesse per la linea del Gottardo da parte di Trenitalia, percorsi in uscita da Milano non adeguati al volume di traffico e agli standard tecnici attuali.

Avevamo chiesto che le FFS assumano in prima persona il trasporto dei passeggeri fino a Milano ma esse, come ci ha informato il loro portavoce in Ticino, non possono accedere alla rete italiana per il trasporto passeggeri. Il libero accesso arriverà solo, e non è nemmeno sicuro, nel 2011.

Quindi non possiamo contare sulle FFS fino a Milano ma solo fino a Chiasso. Dobbiamo giocoforza contare su Cisalpino, che se non altro ha già la licenza di circolare sulla rete italiana.

Ci rendiamo conto che la colpa non è solo di Cisalpino. Ci sono troppe frontiere nella rete ferroviaria europea, troppe differenze di filosofia aziendale. Le imprese ferroviarie nazionali concentrano i loro interessi sulle relazioni nazionali, più frequentate e più facili da gestire (Milano – Roma, Zurigo – Berna, da Parigi a Raggiera, da Berlino a Monaco, ad Amburgo, ecc)

Chiediamo quindi al Cantone quale l' autorità che ordina le prestazioni di intervenire preventivamente con decisione presso le imprese di trasporto. Per il 2009 dovremo giocoforza cuccarci questo orario d' emergenza mutilato ma è urgente iniziare sin d' ora a impostare un orario 2010 adeguato alle esigenze della clientela e conforme agli standard.

A breve termine, al fine di portare il servizio a livello di qualità svizzero suggeriamo le seguenti misure:

- reintrodurre treni convenzionali con locomotive bicorrente tra Bellinzona e Milano
- gli ICN circolano fino a Chiasso con fermata a Mendrisio.
- FFS acquista la maggioranza di Cisalpino in modo da controllare il management, la manutenzione e la gestione dei treni.
- La manutenzione viene fatta in Svizzera (perchè non a Bellinzona p.es., adattando le officine, o a Chiasso?) per poter avere un controllo diretto della qualità.
- Cisalpino si ritira dalle tratte italiane oltre Milano (Firenze, Venezia, Cinque Terre) e si concentra sul transito transalpino (si potrebbe perfino cambiare il nome: da Cisalpino a Transalp) attraverso Gottardo e Lötschberg/Sempione fino a Milano.

Ma servono anche misure a lungo termine.

Esse sono fuori dalla portata del Cantone, ce ne rendiamo conto, e andranno fatte pressioni a Berna e anche a Bruxelles.

Bisogna cambiare atteggiamento: la rete ferroviaria europea deve diventare una vera rete senza frontiere politiche e tecniche.

Ci vuole un' autorità sovranazionale europea della rete ferroviaria con il potere effettivo di stabilire le priorità dei collegamenti, di gestire la rete, di assegnare i tracciati senza condizionamenti politici ma solo sulla base delle qualifiche e delle credenziali tecniche e di risorse umane delle imprese di trasporto, di definire standard per i sistemi tecnici di sicurezza e di esercizio uguali per tutti.

Ringraziamo per l' attenzione e porgiamo i nostri più cordiali saluti

ASTUTI
Il presidente
Giovanni Ruggia
Via Polar 68
6932 Breganzona
076 344 5 377