

In merito

Al traffico ferroviario in Ticino

Hanno fatto discutere negli ultimi tempi le vicende del traffico ferroviario in Ticino. Dopo lo scioglimento di Cisalpino SA, i treni ETR 470 continuano a circolare con le magagne che li caratterizzano, mentre l'offerta su Milano si è drasticamente ridotta. Inoltre risulta sempre più difficile procurarsi biglietti ferroviari internazionali per e attraverso l'Italia. Si direbbe che le ferrovie facciano di tutto per scoraggiare i clienti.

Cerchiamo di fare il punto della situazione nell'ottica dell'utente ticinese.

Cisalpino SA era una società certamente inadempiente (manutenzione insufficiente, ritardi cronici, cattivi servizi a bordo) ma con il suo scioglimento siamo caduti dalla padella nella brace (drastica riduzione delle relazioni su Milano). ASTUTI a suo tempo aveva suggerito un'alternativa meno radicale: che Cisalpino SA ridimensionasse il suo campo d'azione al traffico transalpino, ritirandosi dalle tratte oltre Milano per le quali non possedeva mezzi e risorse adeguate.

Ciò sarebbe servito forse a mantenere una relazione ferroviaria ogni ora su Milano. A Trenitalia non interessa il traffico internazionale, essa si concentra, molto ragionevolmente dal suo punto di vista, sulle sue linee interne ad alta velocità ma, e questo è inaccettabile, Rete Ferroviaria Italiana boicotta eventuali altri interessati che vogliano circolare sulle sue linee. Ciò impedisce non solo a FFS ma anche a DB, ÖBB, SNCF e ferrovie slovene di arrivare con i loro treni dalla frontiera nelle città italiane. Cisalpino SA aveva se non altro l'atout di appartenere per metà a Trenitalia ma non esiste più.

Vediamo allora di allargare il discorso e pensare a lunga scadenza. Queste vicende dimostrano in che stato pietoso si trovano le ferrovie in Europa:

- Primato al trasporto aereo e su strada
- Scoordinamento delle politiche ferroviarie
- La Svizzera progetta Alptransit senza preoccuparsi dell'integrazione nella rete europea

Esistono ostacoli tecnici all'integrazione delle ferrovie europee: non solo standard tecnici dei tracciati ma anche dei sistemi di trazione e di segnalazione, del parco veicoli. Questi si possono superare abbastanza facilmente se lo si vuole. Ben più gravosi sono gli ostacoli politici.

Bisogna cambiare atteggiamento: la rete ferroviaria europea deve diventare una vera rete senza frontiere politiche e tecniche. Ci vuole una politica ferroviaria europea integrata, alla quale la Svizzera deve partecipare a pieno titolo.

L'UE dovrebbe dotarsi di una politica dei trasporti ecosostenibile che garantisca la trasparenza dei costi diretti e indiretti. Oggi il traffico ferroviario a lunga percorrenza non è sovvenzionato, giustamente alle imprese ferroviarie si chiede di coprire i loro costi. Ma perché allora si continua a sovvenzionare il trasporto aereo, caricando i costi di aeroporti sovradimensionati e di compagnie aeree fallimentari sul contribuente? Perché il carburante aereo è esente da dazi? Perché si continua a sostenere un'industria automobilistica non-autosufficiente, sovvenzionando l'acquisto di automobili con quei begli esempi di ipocrisia chiamati "eco bonus"?

L'UE ha bisogno di un'agenzia ferroviaria europea sovranazionale, indipendente dagli stati membri, con autorità e competenze per

- Pianificare la rete
- Stabilire le competenze
- Concedere i tracciati sulla base di efficienza e risultati, senza interferenze politiche.

Inoltre le compagnie ferroviarie dovrebbero prestare maggiore attenzione alle esigenze della clientela ferroviaria, non scimmiettare acriticamente le compagnie aeree. Ai passeggeri ferroviari non interessano necessariamente relazioni dirette tipo charter ma piuttosto

- corrispondenze snelle in stazioni strategiche che permettano di raggiungere anche destinazioni poco frequentate in tempi ragionevoli,
- titoli di trasporto globali validi per tutte le compagnie del percorso scelto,
- possibilità di spedire bagaglio che segua il medesimo percorso e possa essere ritirato all' arrivo.

Questi sono i sogni ma la realtà dell' utente ferroviario ticinese è altra, e dobbiamo farvi fronte a breve termine. Malgrado tutto non è necessariamente catastrofica: a dipendenza dei punti di vista potremmo dire di avere un bicchiere mezzo vuoto o mezzo pieno:

½ pieno: TiLo è un successo; Gottardo base + Ceneri base sono garantiti

½ vuoto: ETR 470, offerta ridotta su Milano, ICN fermi a Lugano

Concretamente le nostre rivendicazioni a breve sono le seguenti

- su Milano abbiamo poche opzioni: accontentarci di una relazione EC ogni due ore con i noti disagi degli ETR 470, integrate da qualche relazione IR con composizioni Flirt.
- In direzione nord chiediamo alle FFS di concentrare gli sforzi nel portare viaggiatori negli hub ferroviari svizzeri verso il Nord e la Francia, garantendo corrispondenze comode con TGV, ICE, EN. A questo scopo i treni ICN devono proseguire e partire sempre da Chiasso con fermata a Mendrisio.