

# Equità ed efficienza nel trasporto

— Giorgio Krüsi —  
membro di comitato ALRA

Non è certo un articolo che possa illustrare cosa si intenda per trasporto efficiente e parità di trattamento presso la regia FFS, la Confederazione oppure i suoi 26 Stati. Certo è che non tutti intendono la stessa cosa. Tutti gli approcci dovrebbero convergere sulla soddisfazione dell'utenza, oltre che rispettare i principi costituzionali (peraltro appena aggiornati). Quale spunto per un dibattito ancora lungo vediamo qualche punto fermo del quadro generale e alcune preoccupazioni dell'odierno cliente su rotaia

Lo scorso 9 febbraio popolo e cantoni hanno accolto il nuovo progetto (e principio costituzionale) del finanziamento e dell'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). Sulla base dei decreti in vigore dal 1. gennaio 2016, si alimentano così i fondi necessari alla manutenzione dell'infrastruttura, rispettivamente l'ufficio federale dei trasporti (UFT) progetta il graduale ampliamento della rete ferroviaria dal 2030: questo sarà oggetto di discussione alle camere federali nel 2018.

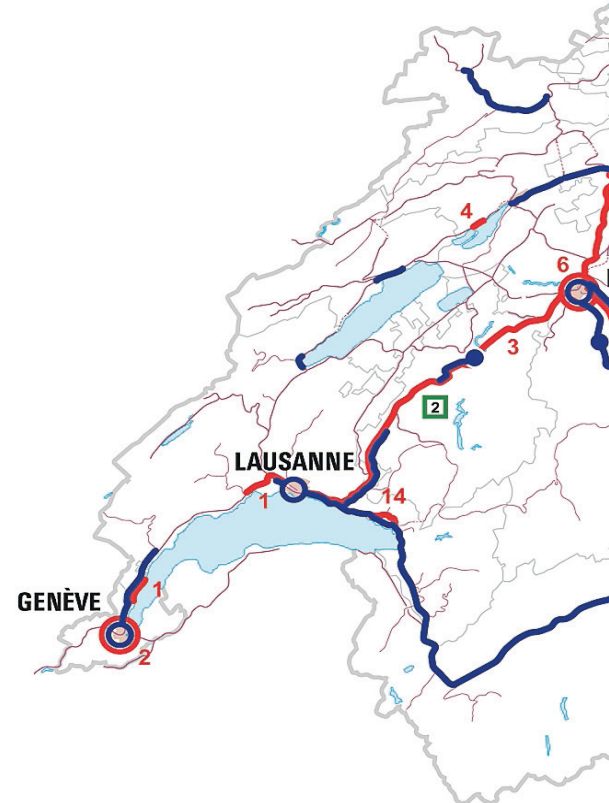
Si tratta di quel fondo attraverso il quale, solo fra una ventina d'anni, si riuscirà forse a concretizzare la stazione di Alptransit Ticino (prevista 10 anni fa ma ancora né decisa né progettata a sud di Bellinzona), idealmente con la riconversione turistica dell'ottocentesca linea della Gotthardbahn (ma questo è un altro discorso). Il nuovo FAIF prevede d'un lato le linee direttrici per la futura offerta di trasporti, con concrete misure volte a migliorare i collegamenti nonché i problemi di capacità. D'altro canto istituzionalizza a lungo termine un fondo unico per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. Analogamente a quanto

previsto con questo progetto, invece con il FOSTRA (Fondo per le strade nazionali ed il traffico d'agglomerato) il Consiglio federale intende riorganizzare il finanziamento dell'infrastruttura stradale. In teoria un approccio globale che dovrebbe anche permettere di risolvere l'annoso problema del traffico pesante, da trasferire su rotaia (speriamo ci ripensi anche la Posta...).

La prima importante base legale farà da sfondo alle future scelte in materia di trasporto ferroviario. Nel frattempo, con l'apertura di Alptransit lungo il San Gottardo, nel 2017 l'utente ticinese guadagnerà un'ora di tempo sull'asse nord-sud, ma soprattutto prenderà forma la futura politica ferroviaria che, come in altri ambiti, è animata da approcci diversi. Nella Svizzera tedesca si tiene in particolare allo sviluppo dell'asse est-ovest, nonostante i tempi di percorrenza fra città e città siano già sostanzialmente ridotti ad un'oretta di viaggio.

Il principio federalistico che ispirerebbe un equo accesso al servizio pubblico in tutte le regioni del paese fa a botte con i principi di economicità. Il principio delle linee superveloci e del trasporto interurbano invece deve vedersela con le esigenze del traffico regionale, il metrò che giornalmente smaltisce l'imponente pendolarismo lavorativo interno e sui confini. Nella campagna relativa al fondo infrastrutturale non sono mancate alcune sibilline considerazioni che, in contraddizione all'ampliamento dell'offerta, mirerebbero invece a stroncare il diffuso pendolarismo di lungo raggio. Come? Decurtando i vantaggi fiscali o il rimborso delle spese professionali di trasporto. Provvedimenti che andrebbero a sostenere il flusso migratorio interno verso le due metropoli zurighesi e bernesi. Inoltre, con il paventato aumento delle tariffe ferroviarie, le FFS subirebbero ulteriormente il già noto effetto dei clienti che rinunciano all'esoso abbonamento ferroviario a favore del leasing e dello

Ausbauten ZEB und FABI Ausbauschnitt 2025  
Aménagements ZEB et FAIF Etape d'aménagement 2025  
Ampliamenti SIF e fase di ampliamento FAIF 2025



LEGENDE / LÉGENDE / LEGENDA

- Ausbauten ZEB  
Aménagements ZEB  
Ampliamenti SIF
- FABI Ausbauschnitt 2025 (6,4 Mia.)  
FAIF Etape d'aménagement 2025 (6,4 milliards)  
Fase di ampliamento FAIF 2025 (6,4 mia.)

Giorgio Krüsi: «Il gigante metropolitano di Zurigo-Berna sgonfia le periferie»

spostamento su strada. Oltre a ciò, un dibattito che non ha considerato il ciclopico traffico su ruota generato dal pendolarismo frontaliere (che mai potrà permettersi le tariffe FFS). Pericolose derive che andranno evitate nell'esame parlamentare. Altro aspetto è quello della qualità del servizio (risaputamente già caro). Le attuali discussioni, come il recente decreto ed i progetti futuri, mirano ad un miglioramento del materiale rotabile e soprattutto all'aumento di reti, frequenza e posti a sedere. Oggi sulle principali tratte e nelle ore di punta più che carrozze di prima e seconda classe sembra di frequentare gracchianti vagoni merci, con gente stipata in ogni ordine di posto, atrio e scala. Tra Basilea e Lucerna, rispettivamente tra San Gallo e Ginevra, le principali stazioni del paese smistano due volte al giorno la frenetica corsa di centinaia di migliaia di lavoratori

