

Le ferrovie in Europa e in Svizzera : prospettive per il futuro

Autor(en): **Lardi, Bernardo**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Quaderni grigionitaliani**

Band (Jahr): **66 (1997)**

Heft 4

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-51022>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Le ferrovie in Europa e in Svizzera: prospettive per il futuro

150 anni fa si inaugurava la prima linea ferroviaria tra Baden e Zurigo. Nel nostro Paese l'avvenimento è stato ricordato con festeggiamenti e azioni promozionali che testimoniano l'importanza fondamentale delle ferrovie per l'economia nazionale e la grande popolarità di cui esse ancora oggi godono malgrado le nuove forme di trasporto privato in concorrenza con i mezzi pubblici.

Bernardo Lardi, già consigliere di stato e membro del consiglio di amministrazione delle Ferrovie Federali Svizzere (FFS) dal 1983, passa in rassegna la politica internazionale e nazionale nell'ambito del traffico ferroviario e illustra le prospettive per il futuro.

Per la concorrenza creatasi nel dopoguerra nel settore dei trasporti, che è andata crescendo fino ai nostri giorni, la situazione delle ferrovie è diventata sempre più difficile. In conseguenza ai continui disavanzi d'esercizio degli ultimi due decenni le ferrovie si trovano al centro di critiche e polemiche in particolare sotto il profilo del rendimento, della mancanza di flessibilità e d'innovazione nonché della mancanza di aperture a nuove soluzioni dei problemi. In un clima d'apertura delle frontiere, di liberalizzazione e globalizzazione le ferrovie si trovano davanti a nuove sfide e nuovi problemi indipendentemente dall'assillante concorrenza degli altri mezzi di trasporto. L'accumulo dei disavanzi, la nuova situazione e le nuove esigenze in campo nazionale e internazionale, quali la nuova trasversale alpina, la realizzazione della ferrovia del 2000, la realizzazione delle norme sulla protezione dei rumori, l'allacciamento alle grandi linee europee d'alta velocità e il libero accesso alle reti ferroviarie nazionali imposte dalla politica dei trasporti dell'Unione Europea richiedono una riforma radicale. Alcune grandi ferrovie statali come la Deutsche Bahn (DB) e altre si sono già date un'altra forma giuridica, aprendo la via ad una possibile privatizzazione.

È ovvio che per risanare i conti delle ferrovie non basta dare loro la forma di società per azioni. Un risanamento globale delle finanze è la conditio sine qua non per l'avvio di una gestione senza disavanzi. L'esempio germanico lo conferma. Dopo la riunificazione delle due Germanie la Bundesbahn (Germania ovest) e la Deutsche Reichsbahn (Germania est) in totale dissesto fusionarono il 1° gennaio 1994 sotto la forma del diritto privato di società per azioni (Deutsche Bahn AG), mentre il pacchetto azionario rimase totalmente in possesso dello Stato. Già per il 1995 la società chiudeva con un'eccedenza di 180 Milioni di DM al posto di un disavanzo di 15 Miliardi di DM risultanti dai conti 1993 delle due imprese. Tale risultato induceva la stampa a credere che con la creazione di una società per azioni i problemi finanziari di un'impresa statale potrebbero

essere risolti di colpo. L'idea che il «miracolo economico» possa essere ricondotto semplicemente alla privatizzazione è comunque errato. Questo risultato può essere raggiunto solo con un risanamento globale e con una nuova impostazione della contabilità. Bisogna anche dire che la DB AG non è stata sottratta dall'oggi al domani all'influsso politico, ciò che è dimostrato soprattutto dal fatto che la stessa ha ripreso anche il progetto di linea ad alta velocità a sustentazione magnetica fra Berlino e Amburgo, progetto molto problematico dal punto di vista economico rispetto alle linee ad alta velocità con la tecnica convenzionale come l'ICE e il TGV.

La revisione della legge sulle ferrovie e la riforma delle FFS

L'esistenza e l'importanza delle ferrovie non vengono messe in discussione, d'altra parte però i costi di gestione dell'ente pubblico hanno raggiunto una dimensione che a lungo andare non è più sopportabile e richiedono una riforma. Da questa ci si aspetta un potenziamento dell'efficienza e con ciò un miglioramento sostanziale del rapporto fra gli utili e i costi insieme a un aumento della produttività e della qualità. Ad esempio le FFS dal 1993 a questa parte hanno ridotto sensibilmente il numero dei dipendenti con una notevole riduzione dei costi di produzione. Queste riforme devono essere portate avanti unitamente ad altre urgenti misure della politica dei trasporti e devono essere intese come un lungo processo di ammodernamenti e di ristrutturazione. Con il 1° gennaio 1996 è entrata in vigore la nuova legge federale sulle ferrovie. Il cosiddetto principio dell'ordinazione (Bestellerprinzip) stabilito in questa normativa per il traffico regionale e la parità di trattamento di tutte le offerte è un importante passo avanti in questa direzione e fa già registrare i primi successi.

Un ulteriore capitolo centrale riguarda la riforma delle FFS. Con la stessa s'intende raggiungere una chiara delimitazione degli obiettivi e influssi politici da quelli strutturali, ciò che non è più stato possibile dal momento della perdita della economicità integrale nel corso degli anni 70. Con ciò si dovrebbe poter ottenere una reazione più veloce e flessibile nell'ambito della politica dei trasporti, un campo che anche in futuro sarà soggetto ad una continua e veloce trasformazione. In questo clima anche le ferrovie dovranno ridefinire continuamente la loro posizione e adattarsi in tempo alle esigenze della loro clientela.

Il Consiglio federale prevede di trasformare le FFS in una società per azioni. In questa impresa che sarà dotata di un'indipendenza maggiore, il Consiglio federale continuerà a nominare un Consiglio d'amministrazione, ridotto di numero rispetto a quello attuale, scelto sotto il criterio degli interessi dell'impresa. In conformità con il diritto privato al Consiglio d'amministrazione spetteranno i seguenti compiti: la direzione e la responsabilità nella strategia dell'impresa e, in competenza esclusiva, i compiti direttivi centrali; l'organizzazione con facoltà di nomina e di licenziamento degli organi di gestione. Da parte sua dovrà rendere conto del suo operato al Consiglio federale, il quale nell'organizzazione prevista si limiterà alle funzioni dell'assemblea generale in modo da curare gli interessi dell'azionariato. Fra il mandato politico e l'autonomia aziendale dovrà essere trovata una strada, la quale sarà stabilita ogni quattro anni in un contratto di prestazione dove saranno definiti gli obiettivi dell'impresa. Tale contratto dovrà essere approvato dal Parlamento. Per il raggiungimento degli obiettivi saranno poi responsabili

unicamente le FFS. L'unica limitazione di questi principi è data dal diritto del personale federale che attualmente si trova in revisione e che per le aziende della Confederazione prevede comunque uno statuto autonomo.

Le grandi opere ferroviarie

Nell'ambito del potenziamento delle infrastrutture ferroviarie la sfida maggiore nel prossimo futuro è data dal progetto Alp Transit, una soluzione a favore del San Gottardo e del Lötschberg votata dal popolo su proposta del Governo e del Parlamento. Si tratta di un'opera titanica sia per la mole che per i problemi d'ordine tecnico e finanziario. L'entità della problematica data dalla scelta è venuta a galla in tutta la sua dimensione nel corso degli ultimi due anni. La cosiddetta soluzione a rete già di per sé troppo costosa si è rivelata ancor più problematica nell'ottica delle difficoltà d'ordine geologico incontrate nel percorso del San Gottardo. Il finanziamento appare tutt'altro che assicurato. Le rivalità fra i fautori del Gottardo e del Lötschberg acuiscono il problema. Ma a livello politico si stanno facendo enormi sforzi sia per arrivare ad un consenso sulle tappe di realizzazione sia per ottenere, al momento della votazione sul finanziamento, il consenso popolare.

Della nuova trasversale alpina si discute già da decenni. Per lungo tempo nei Grigioni e nei cantoni della Svizzera orientale ci siamo battuti strenuamente per la scelta della trasversale ferroviaria dello Spluga, ma purtroppo senza successo. Resta di fatto che questa variante sarebbe ancora oggi la soluzione ideale per costi, innovazione, politica internazionale dei trasporti, coinvolgimento dei paesi vicini, allacciamento alle ferrovie europee ad alta velocità nonché per tempo di realizzazione; inoltre la realizzazione della ferrovia di base dello Spluga avrebbe consentito di garantire parità di trattamento a tutte le regioni della Svizzera. Questa trasversale alpina la Svizzera l'aveva a più riprese promessa solennemente, tanto da trovare tra l'altro addirittura una concreta formulazione nella legge federale sulle ferrovie dell'inizio di questo secolo. In questo contesto non posso tralasciare di ricordare che l'importanza dei passi alpini grigioni per il transito di persone e merci attraverso il territorio dell'odierna Confederazione è sempre stata superiore rispetto agli altri valichi alpini fino all'apertura della ferrovia del San Gottardo. Ricordo che la prima e la seconda guerra di Zurigo sono state determinate dall'importanza dei passi alpini grigioni e sicuramente non dal San Gottardo o dal Lötschberg. Importante sapere pure che ancora nella prima metà del secolo scorso l'80 % delle merci di transito attraverso la Svizzera passavano attraverso i passi retici. Il nostro peso politico nella Confederazione svizzera evidentemente non conta troppo e non è qui il luogo per indagare sui motivi di tale realtà. Oggi si può comunque dire che l'attuale intricata situazione in seguito all'infelice scelta di una soluzione di rete con Gottardo e Lötschberg sta mettendo a dura prova le forze politiche. La via d'uscita più logica sarebbe quella di ricominciare da capo e di coinvolgere nella procedura decisionale e nel finanziamento stesso gli Stati confinanti direttamente interessati. Oggi sappiamo che le capacità di trasporto su ferrovia attraverso la Svizzera non sono ancora completamente sfruttate e che andando avanti di questo passo le capacità sono ancora sufficienti per alcuni decenni. La necessità di una nuova trasversale alpina rimane comunque indiscutibile. È solo questione di tempo.

Il progetto «Ferrovia 2000» ha per obiettivo il potenziamento della rete interna. La prima fase, con la realizzazione di varie opere nell'Altipiano e nel Giura, è in via di conclusione.

Con la «Ferrovia 2000» s'intende sfruttare al meglio il sistema ferroviario svizzero tenendo conto della relativa limitazione del territorio, dell'intensità d'insediamento nell'Altipiano nonché del nostro sistema federalistico. Fra le misure adottate ricordo in particolare l'introduzione dei treni interurbani al ritmo di uno all'ora, il miglioramento di vari tracciati, la creazione degli snodi ferroviari e ultimamente l'introduzione di convogli ferroviari sistema Pendolino sul Sempione e sul Gottardo, da estendere su altre linee a seconda delle esperienze fatte.

La «Ferrovia 2000» ha già dato buoni frutti per quanto riguarda il trasporto passeggeri, settore peraltro meno problematico che non il trasporto merci, dove la concorrenza su gomma è sempre più pressante, i prezzi sempre più al ribasso mentre, i costi di gestione restano invariati o quasi. La liquidazione del servizio Cargo Domicilio sta a dimostrare chiaramente tale problematica. Il trasporto merci per ferrovia diventa oggi interessante quando supera i 500 / 600 Km di distanza. Sebbene questi percorsi non esistano nel nostro paese, le FFS sono riuscite a mantenere una fetta di mercato superiore a quella di altre ferrovie europee, che però è sempre più difficile difendere. Al fine di ovviare a questa situazione si stanno cercando delle alleanze e in questo senso il 4 agosto scorso a Milano la direzione delle FFS e delle FSI hanno avviato delle trattative. Entro la fine dell'anno sarà elaborato un piano di collaborazione che dovrebbe diventare operativo con il 1° gennaio 1998. La liberalizzazione dei trasporti su rotaia a partire dal 1998 prevista dalla UE da una parte e la necessità di riconquistare porzioni di mercato dall'altra, obbligano le compagnie nazionali ferroviarie in Europa a cercare collaborazioni di questo genere. I clienti dei trasporti di transito e in parte anche quelli dei trasporti d'importazione ed esportazione non si trovano in Svizzera. Da sole le FFS non sono in grado di risolvere tutti i problemi. A ciò si aggiunge il fatto che la clientela desidera sempre più trattare con un solo partner. Per il cliente sono importanti i due fattori «fiducia e costi». I tempi delle compagnie nazionali, che operano autonomamente entro le proprie frontiere, appartengono ormai al passato. Siamo all'inizio di una nuova era interessante, dove le opportunità e i pericoli già stanno delineandosi. Le nostre ferrovie sono pronte alla nuova sfida.